

# Inhalt der 12 Teile

**Teil 1**      **Geschichtlicher Hintergrund und die neue Stadt**

**Teil 2**      **Fernwege, Eisenbahnen und Steinmale**

**Teil 3**      **Bergbau und Eisenverarbeitung**

**Teil 4**      **Bad Gottleuba**

**Teil 5**      **Berggießhübel und Zwiesel**

**Teil 6**      **Börnersdorf und Hennersbach**

**Teil 7**      **Breitenau, Oelsengrund und Walddörfchen**

**Teil 8**      **Hellendorf**

**Teil 9**      **Langenhennersdorf, Forsthaus und Bahra**

**Teil 10**     **Markersbach**

**Teil 11**     **Oelsen und Hammergut Bienhof**

**Teil 12**     **Hartmannsbach mit Giesenstein und Haselberg**

-            **Alte Mühlen an der Gottleuba und ihren Nebenflüssen**

-            **Steinmale** (Steinmale, Martern, Forstgrenzsteine, Gemarkungen, Steinbruchnummern und steinerne Wegweiser mit GPS Daten)

**sowie**      **Chronik der Stadt Bad Gottleuba-Berggießhübel**

(Gesamtwerk - gekürzte Darstellung in einem Heft)

Autoren:     Annemarie und Dr. Siegfried Fischer, Dresden  
E-Mail: Chronik\_BGB@t-online.de

Bildnachweis:

Die Fotos und Abbildungen wurden, soweit es nicht anders angegeben, aus der umfangreichen Sammlung der Autoren bereitgestellt. Für die namentlich ausgewiesenen Fotos liegt das Einverständnis für die Publikation vor. In der Sammlung sind Bilder enthalten, deren Herkunft nicht mehr eindeutig feststellbar ist oder deren Autor nicht auffindbar war. Sollte es diesbezüglich rechtliche Ansprüche geben, so bitten die Autoren das zu entschuldigen und um Nachricht.

© Copyright: Kein Teil der Chronologie darf in irgendeiner Form ohne Genehmigung der Autoren vervielfältigt oder verbreitet werden. Für Hinweise und Ergänzungen sind die Autoren dankbar.

Layout: Dr. Siegfried Fischer; ISBN 978-3-00-050992-6

Dresden, am 25. April 2021

# **Geschichte der Stadt**

## **Bad Gottleuba-Berggießhübel**

### **Teil 2:**

### **Fernwege, Eisenbahnen und Steinmale**

**Dritte erweiterte Auflage 2020**

#### **Inhalt**

|           |                                                                  |    |
|-----------|------------------------------------------------------------------|----|
| 2         | Fernwege, Eisenbahnen und Steinmale .....                        | 1  |
| 2.1       | Fernwege .....                                                   | 1  |
| 2.1.1     | Kulmer Steig .....                                               | 2  |
| 2.1.2     | Historischer Königsweg .....                                     | 8  |
| 2.1.3     | Poststraßen .....                                                | 8  |
| 2.1.3.1   | Vermessung von Sachsen .....                                     | 9  |
| 2.1.3.2   | Neue Dresden-Teplitzer Poststraße .....                          | 11 |
| 2.1.3.3   | Alte Dresden-Teplitzer Poststraße .....                          | 12 |
| 2.1.3.4   | Neue kursächsische Meile .....                                   | 16 |
| 2.1.3.5   | Das Ende der Poststraßen .....                                   | 17 |
| 2.1.3.6   | Distanzsäulen in der Region .....                                | 20 |
| 2.1.3.7   | Beschriftung einiger Distanzsäulen .....                         | 27 |
| 2.1.3.7.1 | Distanzsäule Bad Gottleuba .....                                 | 27 |
| 2.1.3.7.2 | Distanzsäule Berggießhübel .....                                 | 28 |
| 2.1.3.7.3 | Grenzsäule Hellendorf .....                                      | 28 |
| 2.1.3.8   | Postmeilensteine an der Alten Dresden-Teplitzer Poststraße ..... | 29 |
| 2.1.3.8.1 | Zustand der Meilensteine 2006 und 2013 .....                     | 29 |
| 2.1.3.8.2 | Position der Meilensteine .....                                  | 30 |
| 2.1.4     | Autobahn A17 .....                                               | 32 |
| 2.1.4.1   | Erste Planungen .....                                            | 32 |
| 2.1.4.2   | Bau der A 17 .....                                               | 33 |
| 2.1.4.2.1 | I. Bauabschnitt .....                                            | 34 |
| 2.1.4.2.2 | II. Bauabschnitt .....                                           | 35 |
| 2.1.4.2.3 | III. Bauabschnitt .....                                          | 37 |
| 2.1.4.2.4 | Anschlussstelle Bahretal .....                                   | 42 |
| 2.1.4.2.5 | Natur- und Lärmschutz .....                                      | 42 |
| 2.1.4.2.6 | Stadtumfahrung Pirna .....                                       | 46 |
| 2.1.5     | Pilger Routen .....                                              | 48 |
| 2.1.6     | Communicationswege .....                                         | 50 |

|           |                               |                                                                 |     |
|-----------|-------------------------------|-----------------------------------------------------------------|-----|
|           | 2.1.6.1                       | Was sind Communicationswege .....                               | 50  |
|           | 2.1.6.2                       | Historische Steige bei Gottleuba .....                          | 51  |
|           | 2.1.6.3                       | Historische Steige bei Berggießhübel .....                      | 52  |
| 2.2       | Eisenbahnen .....             |                                                                 | 53  |
|           | 2.2.1                         | Erinnerungen .....                                              | 53  |
|           | 2.2.2                         | Bau der Strecke Pirna-Berggießhübel .....                       | 53  |
|           | 2.2.3                         | Verlängerung nach Gottleuba .....                               | 56  |
|           | 2.2.4                         | Betrieb, Einstellung und Rückbau .....                          | 60  |
|           | 2.2.5                         | Zeitzeugnisse der ehemaligen Eisenbahn .....                    | 64  |
|           | 2.2.5.1                       | Bad Gottleuba .....                                             | 64  |
|           | 2.2.5.2                       | Berggießhübel .....                                             | 65  |
|           | 2.2.5.3                       | Langenhennersdorf .....                                         | 67  |
| 2.3       | Steinmale und Grenzmale ..... |                                                                 | 69  |
|           | 2.3.1                         | Wegsäulen bzw. historische Wegweiser .....                      | 69  |
|           | 2.3.2                         | Die Martern und vorreformatorischen Steinkreuze .....           | 70  |
|           | 2.3.3                         | Grenzmarkierungen .....                                         | 75  |
|           | 2.3.3.1                       | Sicherung der Gemarkung .....                                   | 75  |
|           | 2.3.3.2                       | Das Prinzip der Kostenteilung .....                             | 75  |
|           | 2.3.3.3                       | Weichbildgrenzen bzw. Gemeindegrenzsteine .....                 | 76  |
|           | 2.3.3.4                       | Kurfürstliche Forstgrenzsteine .....                            | 77  |
|           | 2.3.3.5                       | Grenzsteine an der Grenze zu Böhmen .....                       | 81  |
|           | 2.3.4                         | Weitere Steinmale .....                                         | 84  |
|           | 2.3.4.1                       | Zustand der Steinmale im Jahre 2006 .....                       | 85  |
|           | 2.3.4.2                       | Tabellarische Zusammenstellung .....                            | 90  |
| 2.4       | Anhang .....                  |                                                                 | 93  |
|           | 2.4.1                         | Steinerne Wegsäulen (WS) .....                                  | 93  |
|           | 2.4.1.1                       | Zustand der Wegsäulen im Jahre 2006 .....                       | 93  |
|           | 2.4.1.2                       | Position und Beschriftung der Säulen .....                      | 97  |
|           | 2.4.2                         | Gemeinde- und Rittergutsgrenzsteine (GMS, RGS) im Jahre 2010 .. | 100 |
|           | 2.4.3                         | Dokumentation der Eisenbahnstrecke Pirna-Gottleuba um 1960 .... | 106 |
|           | 2.4.4                         | Steinkreuze und Martern in der Region .....                     | 108 |
|           | 2.4.4.1                       | Zustand der Steinkreuze im Jahre 2005 .....                     | 108 |
|           | 2.4.4.2                       | Tabellarische Zusammenstellung der Steinkreuze .....            | 113 |
| Literatur | .....                         |                                                                 | 117 |
| Index     | .....                         |                                                                 | 118 |

Umfang: 128 Seiten, 432 Abbildungen und 5 Tabellen.

Kopierschutz





## Zum Autor Prof. Dr. Siegfried Fischer

Er wurde am 4.4.1938 in Berggießhübel geboren und verbrachte dort seine Kindheit und Jugend. 1952 macht er an der Oberschule in Pirna das Abitur. Dort lernte er seine zukünftige Frau Annemarie Münch kennen. 1956 begann er ein Studium an der Technischen Hochschule Dresden, was er mit einem Diplom für Strahltriebwerke abschloss. 1959 heirateten er und Annemarie. Sie wurden Eltern zweier Töchter. 1962 arbeitete er als wissenschaftlicher Mitarbeiter der TH Dresden und als Dozent für Triebwerkskunde an der Ingenieurschule der Interflug in Berlin und bildete Piloten und Bordingenieure aus. 1968 promovierte er mit einem neuen Verfahren zur Messung sehr hoher Temperaturen. 1969 wurde er Lektor am Lehrstuhl für Thermodynamik Fachgebiet Wärmeübertragung. 1971 bis 1975 wurde er als Entwicklungsingenieur zu Bergmann Borsig entsandt, um als Projektleiter am Bau der Gasturbinenanlage GT45 und an einer Erdgasverdichtungsstation zu arbeiten. 1975 wurde er als Dozent für technische Thermodynamik an die Technische Universität berufen. 1977 promo-

vierte er erneut auf dem Gebiet der Modellierung thermodynamischer Prozesse. 1980 wird er zum Professor mit Lehrstuhl für technische Thermodynamik berufen. Er ist an der Ausbildung von 500 Studenten pro Semester beteiligt und leitet nationale und internationale Gremien auf dem Gebiet der Energietechnik. Er verfasst wissenschaftliche Beiträge in Fachzeitschriften und schreibt mehrere Fachbücher. Er erkannte, dass immer leistungsfähiger werdende Computer die Möglichkeit eröffnen, komplexe Energietransportvorgänge mit verschiedenen Randbedingungen realitätsnah mathematisch zu simulieren und dies in der industriellen Praxis anzuwenden. Er beherrschte die Programmiersprachen Basic, Fortran und Pascal, einschließlich grafischer Darstellung. 1998 beendet er seine berufliche Tätigkeit.

Er schreibt selber über sich: „Schon mein Vater hatte eine Ecke im Bücherschrank, in der er alles sammelte, was mit unserer Heimat zusammen hing, alte Fotos, Berichte, Wanderhefte usw. Besonders im Alter konnte er stundenlang über Begebenheiten in seiner Jugend und der Entwicklung der Stadt berichten. Der Lehrer Kühne war unser Nachbar und Mitautor der Geschichtsbücher „Werte der Heimat“ der Deutschen Akademie der Wissenschaften. Heute bin ich glücklicher Besitzer eines Teils seines Nachlasses, den mir sein Sohn überließ. Obwohl wir seit 1956 in Dresden wohnen, haben wir den Kontakt zu unserem Heimatort weiter gepflegt. Wir besitzen in Berggießhübel ein Wochenendgrundstück und verbringen dort jede freie Minute. Meine Tochter hat mein Elternhaus übernommen und damit haben wir weiter eine sehr enge Beziehung zu unserem Heimatort. Meine Enkel lauschen heute so meinen heimatkundlichen Berichten, wie ich vor 60 Jahren denen meines Vaters.“

Gemeinsam mit seiner Ehefrau nutzte Siegfried Fischer seine neu gewonnene Zeit sich intensiv mit der Geschichte seiner Heimatstadt auseinanderzusetzen. Er schreibt: „Bei unseren ersten Versuchen stellten wir fest, dass ein großer Teil unserer Bekannten, unsere heimatkundlichen Forschungsergebnisse mit großem Interesse verfolgte. Des Weiteren hatten wir das Glück, mit Herrn Schmidt aus Pirna (Eisenschmidt) einen äußerst kritischen Bekannten zu haben, der keine Hemmungen hatte, unsere laienhaften Ergüsse auseinander zu nehmen. Die Erkenntnis wuchs rasch: Die Historie ist eine ernstzunehmende Wissenschaft, mit der Besonderheit, das sich sehr viele Laien an ihr versuchen. Uns hatte die Heimatgeschichte gepackt und das Risiko Fehler zu machen wurde in Kauf genommen.“

Am 28.3.2022 starb Prof. Dr. habil. Siegfried Fischer an den Folgen einer Hüftoperation im Krankenhaus Dresden-Friedrichstadt. Er arbeitete bis zuletzt an seinem Werk.

Kopierschutz

## Akten erzählen von Annemarie Fischer

Dunkel, brüchig und voller Staub liegen sie meist vor uns, die Akten - gefertigt vor Jahrhunderten. Wer hatte sie wohl einst geschaffen und zuletzt berührt? Ehrfürchtig nehmen wir sie zur Hand. Das Auge folgt ihren Schriftzügen. Mühsam erkennt man Buchstaben, vergessene Begriffe, formt einen Text, prüft und ändert die Abschrift. Man liest nun Wort für Wort und Abschnitt für Abschnitt und langsam dämmert die Erkenntnis der Bedeutung der Schreiben. Ganz nah fühlt man sich dem Schreiber dieser Papiere und schemenhaft steigen die Personen und ihre Zeit vor uns aus dem Nebel der Jahrhunderte.

Jede Akte gewährt uns einen Blick auf ein kleines Stück Vergangenheit. Liest du weiter in den Archiven, so setzt sich allmählich ein Bild zusammen. Begierig liest man, um blinde Flecken im eigenen Geschichtsbild zu ersetzen.

Dabei prüfe den Text mit wachem Verstand und rufe aus dem Gedächtnis oder deinem eigenen Geschichtsarchiv Fakten ab, um auch diese zu prüfen, Irrtümern aufzuspüren. Gar leicht irrt man sich und folgt fremden Irrwegen. Blindes Abschreiben von anderen Heimatkundlern hält mehrfach auftauchende Wunder für Tatsachen. Mit der Zeit werden diese Fehler hart wie Stein. Stolpere nicht über sie. Sei kritisch und fürchte dich nicht, deine Fehler zuzugeben. Beharre nicht auf dem "Recht haben". Trugbilder verbauen die klare Sicht. Lies weiter die Akten. Fleiß wird deiner Erkenntnis gut tun und du schaffst ein gutes Rescript!

Ehe wir die Akten unserer Stadt studieren, werfen wir einen Blick in die **Vorzeit**.

Vor der Besiedlung unseres heutigen Stadtgebietes lebten im böhmischen Becken und in der Elbeniederung nördlich des Erzgebirges bereits Menschen. Diese beiden Gebiete waren getrennt durch den unwirtlichen Wald, genannt Miriquid. Funde aus Steinzeit und folgenden Epochen belegen den Durchzug von Menschen. Es waren Jäger, Fischer, Kriegsvolk und Händler. Nach der Völkerwanderung waren wenige Menschen zwischen Erzgebirge und Saale/Elbe. Um 600 wanderten slawische Sorben aus dem böhmischen Raum in das Gebiet zwischen Elbe und Saale. Das Elbtal im Sandsteingebirge war unpassierbar. Forscher nehmen an, dass etwa 20.000 Slawen über langen Zeitraum entlang des späteren Kulmer Steiges nach Norden einwanderten. Die Besiedlung war dünn in den offenen Landschaften und fehlte bei uns im Gebirge vollkommen.

König Heinrich legte 929 die Burg Meißen an. Es folgten 968 Bischof und Markgrafen zu Meißen. Der Kampf um die Herrschaft dauerte lange. Erst nach deren Festigung begann Anfang des 12. Jahrhunderts die bäuerliche Besiedlung durch Franken und Thüringer. Nach 1150 sind etwa 200.000 Menschen aus den alten Siedlungsgebieten eingewandert und gründeten etwa 4000 neue Dörfer. Nun wohnten hier etwa ein Drittel Slawen und der Rest waren Deutsche. Parallel dazu entstanden Marksiedlungen und Städte.

Die Pflege Pirna scheint sich "aus einem alten Markwaldstreifen entwickelt zu haben, der ursprünglich die Burggrafschaft Dohna von dem Königreich Böhmen trennte. Das Schloss Pirna war eine Geleitsburg an Straße und Strom und ein administrativer Mittelpunkt dieser Pflege.

In der Kirchenorganisation scheidet die Gottleuba das Dekanat Aussig und das Archidiakonat Nisan. So gehörten (später) die Kirchen Langenhennersdorf, Markersbach, Gottleuba, wie auch die Kirchen der "Pflege Königstein", zum Dekanat Aussig bzw. dem Archidiakonat Bilin und Erzbistum Prag. Die Stadt Pirna gehörte zum Archidiakonat Nisan" (Meiche).



Nach dem Tode Heinrich des Erlauchten, Markgrafen zu Meißen, 1288 wechselte Burg und Pflege Pirna mehrfach die Herren, bis 1298 König Wenzel II. von Böhmen mit Genehmigung des Königs die Herrschaft Pirna kaufte. Unsere Gegend war nun unter böhmischer Herrschaft!

Siedlungsersterwähnungen sind 1169 Oelsen, 1356 Langenhennersdorf, 1363 Gottleuba und Markersbach, 1379 Hellendorf, 1403 Breitenau, 1412 Hartmannsbach, 1439 Börnersdorf, 1457 Berggießhübel, die Hammerstandorte Haselberg 1445, Giesenstein 1472, Bahra 1501.

Die Entstehungszeiten lagen wohl etwas früher. Blaschke schätzte die Zahl der Einwohner Gottleubas 1300 auf 200.

Breitenau und Börnersdorf standen unter Lauensteiner Herrschaft, Oelsen war seinem Rittergut untertänig, Hartmannsbach gehörte bis zur Aufhebung der Lehnsherrschaft zum Rittergut Giesenstein, Langenhennersdorf und Bahra unterstanden teilweise dem Langenhennersdorfer Rittergut - zum anderen Teil dem Amt Pirna. Hellendorf und Markersbach waren Amtsdörfer.

Näheres siehe Chronik Fischer. Hier sollen nur einige Episoden aus alten Akten betrachtet werden.

## Chronisten mit Herz und Seele

**■ Bad Gottleuba**  
Das Ehepaar Fischer erforscht die Geschichte rund um seine Heimat Bad Gottleuba. Die heutige Technik hilft ihnen dabei.

**VON PETER SALZMANN**

Geduld ist gefragt, wenn man mit ihnen spricht. Und man muss zuhören können. Das Ehepaar Fischer übertrifft sich im Gespräch mit informativen Daten, Geschichten und Zusammenhängen um die Geschichte ihrer Geburtsorte Bad Gottleuba-Berggießhübel, ohne sich gegenseitig übereifrig zu unterbrechen. Die 73-jährigen praktizieren eine bewundernswerte Arbeitsteilung: Siegfried ist für Texte und Computertechnik zuständig, Annemarie sammelt Drucksachen, Fotos, Zeitungsausschnitte und Fakten aller Art.

**6000 Fotos und Abbildungen**

Seit 2002 sind beide rings um ihr Heimatstädtchen auf Achse und bewahren die Geschichte für ihre Nachwelt. Was sich in den zehn Jahren ihrer Forschungen angesammelt hat, gleicht einem Phänomen. Nahezu 6000 Fotos und Abbildungen, Skizzen und Grundrisse, dazu 1500 Textseiten sind ein digitaler Fundus, der im Raum Sächsisch-Schweiz-Ostergebirge unter passionierten Chronisten seines-



Siegfried Fischer und seine Frau Annemarie mit ihrer großen Fotosammlung der Gegend um Berggießhübel.

Foto: Daniel Spitzel

viele Namen verewigt sind, die letztlich die Regionalgeschichte geschrieben haben. Interessant ist, das Gottleubas Ersterwähnung anno 1363 als Gottlania auf Conradus de Pimis zurückzuführen ist, der die Nachfolge von Pfarrer Petrus angetreten hatte", erklärt Fischer. Ein 68-seitiges „Findbuch“ erleichtert seiner Frau die Recherche, auch wenn es um heimatkundliche Miniaturen wie Steinkreuze, Wegweiser und Markierungen geht.

**Ergebnisse für die Bibliothek**

Liebevoll präsentiert Fischer in seinem Wohnzimmer einen braungoldgerahmten Stich eines L. Richter, der „Bad Berggießhübel“ etwa um 1890 darstellt. Im Korridor zieren vier zeitgenössische Farbbilder aus den Jahren 1835 und 1880, teils von Traugott Faber oder Bfingemeister Moritz Fischer, die Wände.

Fast 15 Zentimeter dick ist ein Ordner, auf den Fischer behutsam seine Hand legt. Der 73-jährige zeigt elf Teile der Gottleuba-Berggießhübler Ortsgeschichte, die 2013 zum 750-jährigen Jubiläum der Stadt als eine umfangreiche Dokumentation erscheinen soll. Bürgermeister Thomas Mutze erwägt, die Forschungsergebnisse für die Bibliothek zu drucken und digital für das Internet aufzubereiten. „Wir hoffen“, sagt Annemarie Fischer, „dass der Druck möglich wird.“ Aber dafür braucht es ganz sicher Sponsoren, denen das Doppelstädtchen am Herzen liegt.

## 2 Fernwege, Eisenbahnen und Steinmale

### 2.1 Fernwege

Mit dem Bau der **Autobahn A17** von Dresden nach Prag in den Jahren 1998 bis 2006 war in der Bevölkerung eine Diskussion darüber entstanden, weshalb diese Autobahn gerade in unserer Region über das Erzgebirge führt [2.14]. Die Analyse zeigt jedoch, dass die Trasse nicht zufällig gewählt wurde, denn das Erzgebirge wird über den günstigsten und niedrigsten Pass überquert, den Nakléřovský průsmyk (Nollendorfer Pass). Außerdem erfolgt durch die Autobahn eine Entlastung des städtischen Verkehrs zwischen Pirna und Dresden.

Die ausgewählte Trasse schneidet und zerstört einmalige Naturräume. Hinzu kommt, dass die Umweltbelastung in einem breiten Korridor entlang der Trasse durch Abgase und Lärm steigt. Bei dem Studium der Planungsunterlagen und beim Befahren der Autobahn wurde aber deutlich, dass die Trassenführung die Kernbereiche schützenswerter Landschaft meidet und dass die Aufwendungen zur Abschwächung der Umweltbelastung hoch waren. Fernstraßen sind Lebensadern der Wirtschaft, und die Wirtschaft war schon immer auf einen funktionierenden Warentransport angewiesen.

Die Fernwege des Mittelalters waren in der Regel unbefestigt, auf denen die schweren Fuhrwerke nur mühsam vorankamen. Niemand war für die Unterhaltung der Straßen verantwortlich, die bei nassem Wetter oder tiefem Schnee nur schwer oder gar unbefahrbar waren. Die Wege wurden bei ungünstigem Untergrund oftmals zu tiefen Hohlwegen ausgefahren, da die mehrspännigen Fuhrwerke tief einsanken. Diese Hohlwege haben sich oft bis heute erhalten.

Mit einem Fuhrwerk war unter normalen Bedingungen eine Tagesleistung von 30 km zu erreichen. Da es weder Straßenkarten noch Wegweiser gab, war es schon ein Kunststück, immer den rechten Weg zu finden, zumal auch die einheimischen Landsleute kaum mehr als die nächstliegenden Städte kannten. Die Kenntnisse über den besten und richtigen Weg mussten mühsam erworben werden und der Transport war ein gefährliches Abenteuer.

Da die Landesherrn am ungehinderten Handel interessiert waren, begannen sie im späteren 14. Jh. ein Geleitwesen aufzubauen, das die Sicherheit auf den Straßen gewährleisten sollte. Das führte zu dem so genannten **Straßenzwang**, d. h. die Kaufleute mussten vorgeschriebene Wege benutzen. Die Fuhrwerke wurden zu Geleitzügen zusammengestellt, die dann Bewaffnete begleiteten. Dafür hatten die Kaufleute Abgaben zu entrichten, die zusätzlich zu den Zöllen den Transport verteuerten. Z. B. erteilte Markgraf Friedrich von Meißen 1318 der Stadt Freiberg den **böhmischen Straßenzwang**. Damit erlangten die Freiburger das Recht, dass alle nach Böhmen fahrenden Kaufmannswagen den Weg über ihre Stadt nehmen mussten. Damit entstand die **Alte Salzstraße** Waldheim - Etzdorf - Nossen - Freiberg, weiter über Rechenberg, vorbei an der Riesenburg Osek nach Brůx (Most).

Nur in Zeiten einer starken und klugen Zentralgewalt wurden Transportwege gesichert und ausgebaut, denn ein kluger Landesherr nutzte die wirtschaftlichen und militärischen Vorteile eines intakten Fernwegenetzes. Die Fernwege dienten dem Transport unterschiedlichster Waren. Schwerpunkt waren im frühen Mittelalter der Salztransport aus dem Halleschen Raum nach Böhmen. Diese **Salzstraßen** führten, ausgehend von den Salinen bei Halle in Richtung Osten und Süden durch Sachsen. Sie überquerten das Erzgebirge über verschiedene Erzgebirgspässe und verbanden Sachsen mit Böhmen. Sie wurden deshalb auch **Böhmische Steige** (tschechisch: Česká stezka) genannt. Entstanden sind diese Handelswege vermutlich im 6. und 7. Jh. Einer dieser Wege war der **Kulmer Steig**. Er verlief von Leipzig nach Prag über Dohna und Teplitz und wurde schon in vorgeschichtlichen Zeiten benutzt.

Durch die umfangreichen hochwertigen Eisenerzlager im Raum Berggießhübel ist in unserer Region auf Karten häufig die Bezeichnung **Eisenstraße** zu finden. Auf diesen Wegen erfolgte der Transport des Eisenerzes zu den oft weit entfernt liegenden Hämmern und Hütten. Direkt im Zusammenhang damit ist auch die Bezeichnung **Kohlenstraße** zu sehen. Hier wurde die Holzkohle zu den Hütten und Hämmern transportiert (ausführlicheres dazu im Teil 3 der Geschichte der Stadt).

Es ist demnach logisch, dass eine günstige Route über das Gebirge alle diese Transportaufgaben einschließt, d. h. dass sie **Salzstraße**, **Eisenstraße** und **Heeresstraße** war.

Fernstraßen brachten aber auch Not und Elend über die Bevölkerung. Jedes Heer, welches im Laufe der Jahrhunderte über das Gebirge zog, verwüstete das Land. Die Verwüstungen waren oft so groß, dass einige Orte zeitweilig (Oelsen, Breitenau, Dohma) oder dauerhaft (Heidenholz, Lindenknock, Erdmannsdorf) zu Wüstungen wurden. Am Ende des Zweiten Weltkrieges starben noch allein in Gottleuba am 8. Mai 1945 54 Menschen im russischen Bombenhagel, der der über das Gebirge flüchtenden Armee Schörners galt. Auch nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden Wüstungen, z. B. Habatiče (Ebersdorf).

Die folgende Darstellung soll in erster Linie das Verkehrssystem unserer Region analysieren. Nicht alle Elemente sind so gut erfasst und publiziert, wie die **Alte Dresden-Teplitzer Poststraße** [2.20] und die Eisenbahn [2.3]. Andere Verkehrsverbindungen sind teilweise in Vergessenheit geraten, wodurch wichtige Zeitzeugnisse verlorengegangen sind.

Wir wollen uns daran erinnern.



### 2.1.1 Kulmer Steig

Der **Kulmer Steig** (siehe [2.23]) ist der älteste Fernverkehrsweg von den Siedlungsgebieten der Elbe und Saale nach dem böhmischen Becken und Prag. Die Vorläufer dieses Steiges weisen in das Neolithikum zurück und entwickelten sich während der Bronzezeit und älteren Eisenzeit zu einem der wichtigsten Verbindungswege über das Erzgebirge. Infolge der Kupfer- und Zinnvorkommen um Gottleuba und Berggießhübel lassen Funde von urzeitlichen Schürfgeräten sogar einen vorgeschichtlichen Bergbau an der Trasse vermuten.

Nach den Grundsätzen alter Straßenführungen und dem inzwischen umfangreichen archäologischen Quellenmaterial, wie Werkzeug- (Abb. 2.1.5) und Waffenfunde sowie Grabhügeln aus der Stein- und Bronzezeit (z. B. Abb. 2.1.2 und 2.1.3) lassen sich die historischen Verläufe des Kulmer Steiges gut nachzeichnen.



**Abb. 2.1.1:** Grabhügel Nr. 3 am Dohmaer Kirchweg im Kirchholz.



**Abb. 2.1.2:** Grabhügel über der ehem. Schäferei Giesenstein mit den Höhlen des Kulmer Steiges.



**Abb. 2.1.3:** Der vorgeschichtliche Grabhügel an der Nordflanke des Hackhübels bei Oelsen von Norden.



**Abb. 2.1.4:** Bruchstück eines Mahlsteines aus dem Grabhügel Giesenstein (Stadtmuseum Dohna).



**Abb. 2.1.5:** Das 3500 Jahre alte bronzezeitliche Randleistenbeil von der Nordflanke des Hackhübels (Stadtmuseum Dohna).

Der vorgeschichtliche Kulmer Steig verlief aus dem Dresdner Raum kommend, auf den südlichen Höhen nach Dohna. Bei Dohna querte der Steig, geschützt durch die ehemaligen Burgen auf dem Schlossberg und dem Robisch, die Müglitz. Die Lage dieser Befestigungen ist anhand von Grabungsfunden nachgewiesen.

Weiter östlich liegt mit der Elbefurt bei Pirna ein weiterer Zugang in den Verkehrsraum, der mit analogen Funden einer Siedlung am Zusammenfluss der Gottleuba und Seidewitz bestätigt ist.

Von beiden Ausgangspunkten bieten sich mit dem Steig und dem Nakléřovský průsmyk (**Nollendorfer**

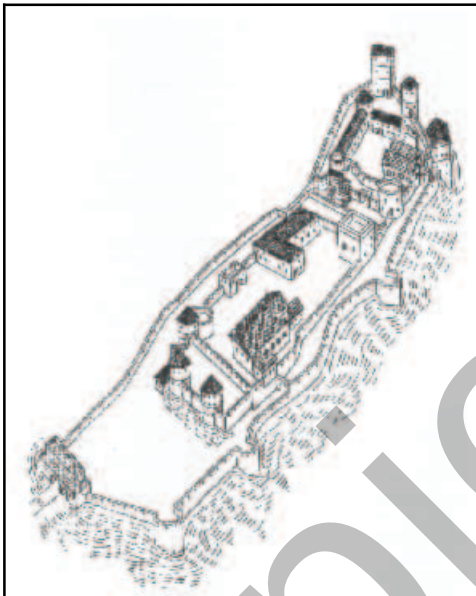
**Pass)** ausgezeichnete Möglichkeiten, über den Erzgebirgskamm mit einem Höhenunterschied von 600 m zu gelangen. Des Weiteren muss hinzugefügt werden, dass es damals noch schwieriger oder unmöglich war, entlang der Elbe in das böhmische Becken oder aus dem böhmischen Becken in die Elbeniederung zu gelangen.

Um das Jahr 500 erfolgte die Besiedelung des sächsischen Gebietes entlang der Elbe durch die Sorben. Sie kamen in erster Linie aus dem Gebiet der heutigen Lausitz. An der Besiedelung waren aber auch Slawen aus Böhmen beteiligt, die nach neuen Erkenntnissen auch über den Kulmer Steig einwanderten. Diese Besiedelung ist weitgehend friedlich verlaufen, da das Gebiet durch die germanische Völkerwanderung weitgehend menschenleer war.

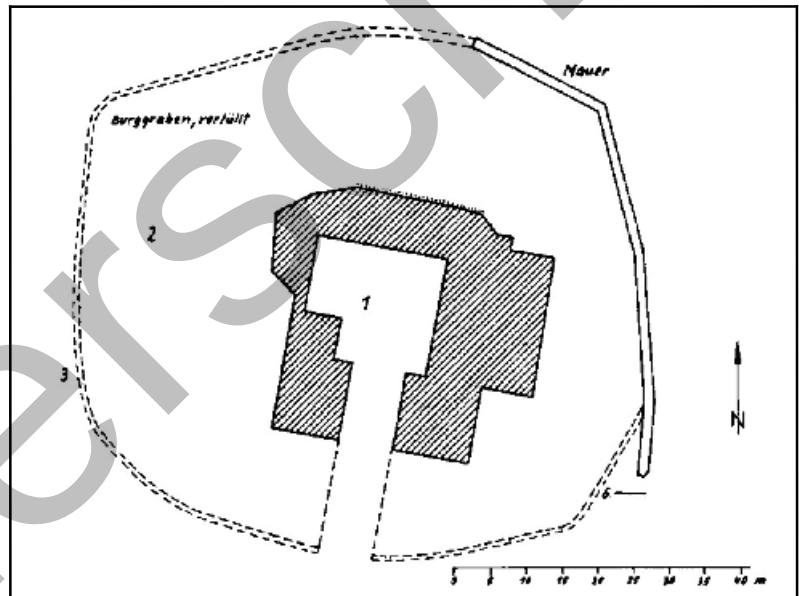
Der Jude **Ibrahim ibn Jakub**, der 965 mit reich beladenen Handelswagen vom königlichen Hoflager bei Magdeburg nach Böhmen fuhr, hat mit hoher Wahrscheinlichkeit den Kulmer Steig benutzt<sup>1</sup>.

Der böhmische **Herzog Bretislav II.** beabsichtigte im Jahre 1040, das obere Elbtal zu erobern. Aber der meißnische **Markgraf Ekkehard II.** versammelte zusammen mit Erzbischof Bardo zu Mainz ihre beiden Heere an der Burg Dohna im Gau Nizan zu einem Präventivschlag. Von dort zog das Heer über den Nakléřovský průsmyk (Nollendorfer Pass) nach Chlumeč (Kulm) in Nord-Böhmen. Dieser Heereszug wurde 1041 erfolgreich beendet.

Im frühen Mittelalter lassen sich an den Trassen des Kulmer Steiges Befestigungen zum Schutz des Handelsweges nachweisen. Bekannt ist die ehemalige **Burg Dohna** [2.1] (Abb. 2.1.6) am Ausgangspunkt des Passes. Weniger bekannt ist die ehemalige **Wasserburg Ottendorf** [2.1] (siehe Abb. 2.1.7). Die Ringmauer bestand noch 1751. Auch die Kirchen in Bad Gottleuba und Oelsen weisen einen wehrhaften Charakter auf.



**Abb. 2.1.6:** Versuch der Rekonstruktion der Burg Dohna vor ihrer Zerstörung 1402 nach [2.1]



**Abb. 2.1.7:** Lage der Wasserburg am Schloss Ottendorf aus dem 12. Jh. Die Burg wurde durch Gutserweiterungen überbaut. 1 - Befestigungskern, 2 - Graben, 3 - Außenmauer. Nach [2.1]

Der **Kulmer Steig** ist ein historisch verändertes Netz von Wegen über das Gebirge. Auf den Abb. 2.1.9 und 2.1.10 wurde nach Unterlagen von Simon und Hauswald [2.23] der Verlauf der wichtigsten Trassen in die Topographischen Karten nach [2.16] und [2.15] eingetragen. Außerdem wurden die in der Region erhaltenen Steinkreuze (Abbildungen und Nummern siehe Teil 1 der Geschichte der Stadt) mit verzeichnet.

Leider fehlte bei den Karten im Maßstab 1:200.000 die Digitalisierung auf tschechischem Gebiet, sodass wichtige Informationen fehlten.

<sup>1</sup> Der Bericht zitiert nach G. Jacob, Arabische Berichte von Gesandten an germanischen Fürstenhöfen aus dem 9. und 10. Jh., Berlin-Leipzig 1927, hat folgenden Wortlaut: "Der Weg von Magdeburg nach dem Land des Büyislāw: von dort (Magdeburg) nach der Burg Calbe sind es 10 Meilen und von da nach Nienburg 2 Meilen; das ist eine Burg aus Steinen und Mörtel gebaut, und sie liegt am Fluss Saale, in den der Fluss Bode mündet. Von der Nienburg bis zur Salzsiederei der Juden, welche ebenfalls an der Saale liegt, sind es 30 Meilen. Von da nach der Burg Würzen - sie liegt am Fluss Mulde ... und von da bis zum Rande des Waldes 25 Meilen. Dieser mißt von seinem Anfang bis zu seinem Ende 40 Meilen und erstreckt sich über unwegsame Gebirge. Von dort bis zur hölzernen Brücke über den Morast etwa 2 Meilen. Vom Ende des Waldes betritt man die Stadt Prag." Nach dem Bericht sind viele Wege möglich.

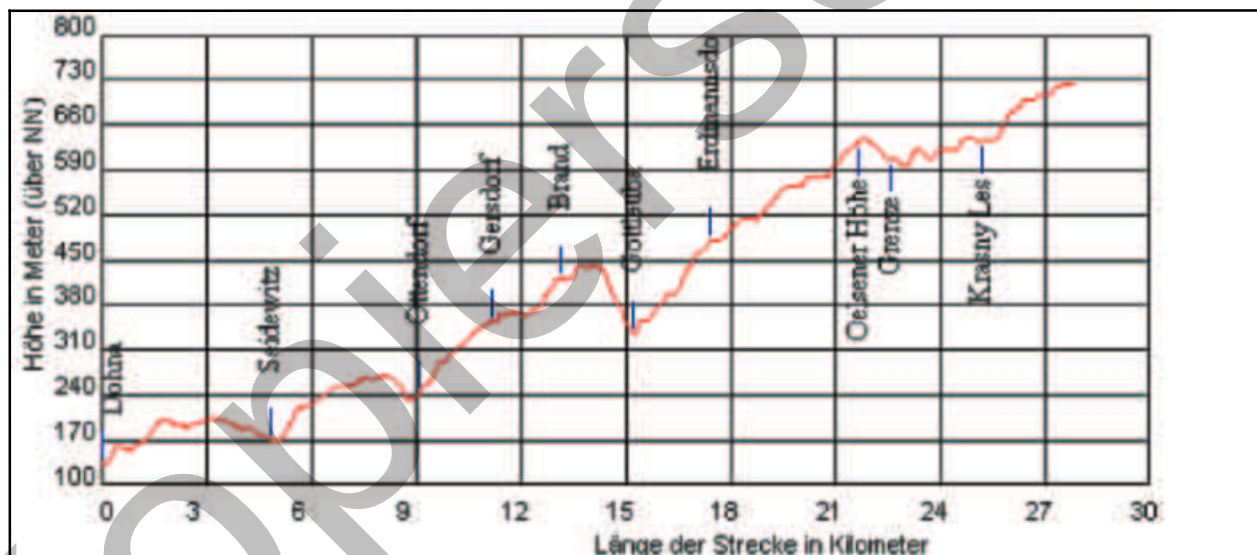


Es werden an Hand der archäologischen Funde und der Geländemerkmale folgende **Trassen des Kulmer Steigs** erkennbar:

- Trasse A:** Dresden, Dohna, Niederseidewitz, Ottendorf, Obergersdorf (Gabel), Jagdstein, Brand (Hügelgrab), Rennpläne, Gottleuba, Hackhübel (Hügelgrab), Oelsener Höhe, östlich am Sattelberg vorbei nach Krásný Les (Schönwald, am Schloss), Nakléřov (Nollendorf), Telnice (Telnitz), Varvazov (Arbesau), Zandov (Schanda) nach Chlumec (Kulm).
- Trasse B:** Dresden, Dohna, Pirna, Zehista, Dohma, Ottendorf und dann wie Trasse A.
- Trasse C:** Dresden, Dohna, Niederseidewitz, immer auf der Höhe zwischen Friedrichswalde und Nentmannsdorf, zwischen Borna und Herbergen, Liebstadt (unsicher), Börnersdorf, Breitenau, Oelsengrund, Oelsener Höhe, weiter wie Trasse A.
- Trasse D:** Lausitz, Pirna-Copitz, Elbefurt Pirna, Kohlberg, Dohma und weiter wie Trasse B.
- Trasse E:** In alten Unterlagen (z. B. Meiche) wird darauf hingewiesen, dass sich der Steig oberhalb von Gersdorf nochmals verzweigte. Diese Trasse sollte von dort aus nach Hartmannsbach, Breitenau und weiter wie Trasse C verlaufen. Archäologisch konnte dieser Verlauf nicht bestätigt werden, sodass nach Simon und Hauswald diese Trasse jünger sein muss.

Ein weiteres vorgeschichtliches Wegesystem führte östlich unserer Region von Dohna über Pirna, Krietzschwitz, Königstein, Pfaffendorf, Cunnersdorf nach Děčín (Tetschen). Auch an dieser **Trasse F** gibt es eine Reihe von urgeschichtlichen Funden (z. B. am Pfaffenstein). Die Nähe dieser Trasse zur Elbe lässt jedoch vermuten, dass sie in erster Linie als Ausweichroute für die Elbe verwendet wurde, wenn diese nicht schiffbar war.

Den günstigsten verkehrstechnischen Verlauf hat die **Trasse A**. Das Höhenprofil dieser Trasse auf deutschem Gebiet zeigt die Abb. 2.1.8.



**Abb. 2.1.8:** Das Profil des Kulmer Steiges nach Trasse A. (keine Digitalisierung auf böhmischem Gebiet). Ermittelt mit [2.16]

Die Trasse A verlief vom Becken von Chabařovice (Karbitz) über den Erzgebirgskamm, überquerte die Gottleuba beim gleichnamigen Ort und zielte auf den Raum Dohna. Bei Dohna querte die Trasse das untere Müglitztal und wurde von den wehrhaften Höhensiedlungen auf dem Schlossberg und Robisch zu beiden Seiten des Passes geschützt. Als Wächter am Eingang des Weges hatten sie damit strategische Bedeutung. Das Pedant auf böhmischer Seite ist die »Horka« bei Chlumec (Kulm). Sie lief im SW der Elbtals von Lockwitz über Leubnitz-Neuostra und die Südhöhe zum Weißeritzübergang bei Plauen und weiter in Richtung Briesnitz.

Der Pass hat eine Höhendifferenz von ca. 600 m (Dohna bis zum Kamm des Erzgebirges) mit einer Summe der Steigungen von ca. 850 m, obgleich drei tiefe Täler zu überqueren sind (Müglitz, Seidewitz und Gottleuba). Er überwindet den Erzgebirgskamm in einer Höhe von 723 m.





**Abb. 2.1.9:** In die Topographische Karte von [2.16] und [2.15] eingezeichnete Verzweigungen des Kulmer Steiges mit den Standorten von Steinkreuzen. M 1: 50000





**Abb. 2.1.10:** In die Topographische Karte von [2.16] und [2.15] eingezeichnete Verzweigungen des Kulmer Steiges mit den Standorten von Steinkreuzen (Stk.). M 1:50000



Zu Beginn der **Donaischen Fehde** ließ Markgraf Wilhelm 1401 die Straße nach Dohna sperren. Damit war die Trasse A unterbrochen. Nach dieser Fehde verlagerte sich der Verkehr immer mehr auf die Trasse B nach Kulm. Um diese Zeit hat sich wahrscheinlich auch die Trasse über den **Geiersbergpass** entwickelt. Diese Trasse wurde in vorgeschichtlicher Zeit wegen der großen Steigung am Supi Hora (Geiersberg) bei Krupka (Graupen) kaum benutzt, denn es gibt kaum Funde aus der Bronze- und Eisenzeit entlang dieser Trasse.

Aus dem Kulmer Steig entwickelten sich dann die Poststraßen des späten Mittelalters, wie die **Alte** und die **Neue Dresden-Teplitzer Poststraße**. Wie bereits angedeutet, verläuft auch die neue Autobahn A 17 entlang dieser Trasse.

Interessant ist, dass die alten Wegesysteme immer über die Hochebenen liefen und die tiefen Täler nur querten. Die Täler mit den geringeren Steigungen wurden gemieden. Die Ursachen liegen in der Enge des Tales, die beim Anlegen des Weges zu großen Erdbewegungen führt und der großen Hochwassergefahr im Tal. Die Straßen entlang der Flusstäler wurden fast alle erst im 19. Jh. gebaut, als die entsprechende Technik und Mittel bereit standen.

Ein großer Teil des alten Wegesystems des **Kulmer Steiges** kann heute auf Wanderwegen begangen werden. Eine Kennzeichnung der Wege existiert jedoch nicht und der Verlauf ist streckenweise unscharf. Die Wiedergabe der Trassen auf den Kartenausschnitten soll dabei interessierten Wanderern helfen, die Routen nachzuvollziehen.

Oftmals findet man tiefe Hohlwege, die im Laufe der Jahrhunderte ausgefahren wurden, wie z. B. an der Eulmühle bei Niederseidewitz, am Jagdstein in Berggießhübel (Abb. 2.1.11), an der Schäferei bei Giesenstein und an der Heilstätte in Gottleuba.

Leider wurde in der DDR bei der Zusammenlegung der Felder im Rahmen der Kollektivierung in den 1960er Jahren an der alten Schäferei bei Giesenstein ein wichtiges Stück des alten Steiges zwischen dem Brand und der Rennpläne überpflügt. Auf alten Wanderkarten (z. B. Meinholds Karte Sächsisch-Böhmische-Schweiz M 1:50000 von 1922 nach Abb. 2.1.12) sind in diesem Bereich mehrere Wege eingezeichnet.

Die starke Benutzung dieses Wegesystems im 14., 15. und 16. Jh. wird auch durch die große Anzahl von Sühnekreuzen und Martern an den Routen deutlich, denn Händler und Reisende waren zu jeder Zeit beliebte Opfer von Räubern und Wegelagerern. Um dies zu zeigen, wurden auf den Karten nach Abb. 2.1.9 und 2.1.10 auch die erhaltenen Steinkreuze mit eingezeichnet.



**Abb. 2.1.11:** Eine tiefe Hohlweg des Kulmer Steiges am Jagdstein in Berggießhübel.



**Abb. 2.1.12:** Die Strecke Ottendorf - Gersdorf - Schäferei Giesenstein - Gottleuba des Kulmer Steiges mit Wanderwegen auf einer Karte von Meinhold um 1922.



### 2.1.2 Historischer Königsweg

Der **Königsweg** ist nur teilweise urkundlich belegt. Der Name Königsweg geht wahrscheinlich auf den König (bzw. Kaiser) Karl IV. zurück, der mehrere Male von Prag nach dem damals böhmischen Pirna reiste (1351 Fürstentag in Pirna, Besuche der Burg Pirna 1348 und 1359).

Der Königsweg ist in dem Atlas von Schenk von 1758 [2.24] nicht eingetragen. Dagegen finden wir ihn in den historischen Karten des 19. Jh.s von Oberreit (1825) [2.19] und Steeger (1824) [2.25].

Er verlief nach den Karten von Pirna über Zehista, Dohma, Ottendorf, oberhalb von Gersdorf (nicht das jetzige Obergersdorf), Jagdstein, Brand, Rennpläne, Hartmannsbach nach Breitenau (siehe Abb. 2.1.13 und 2.1.14). In Breitenau geht er in die Alte Dresden-Teplitzer-Poststraße über, d. h. er verläuft weiter über Liebenau, Fürstenwalde, Větrov (Streckenwald), Habartice (Ebersdorf), Supi Hora (Geiersberg) mit Kyšperk (der Geiersburg) nach Teplice (Teplitz) und Prag.

An den tiefen Weghöhlen ist zu erkennen, dass er in der Vergangenheit offensichtlich stark benutzt worden ist. Die Route weist mit dem Geiersbergpass größere Steigungen als der Nakléřovský průsmyk (Nollendorfer Pass) auf.



Abb. 2.1.13: Der Königsweg zwischen Hartmannsbach und Obergersdorf in der Karte von Oberreit [2.19].

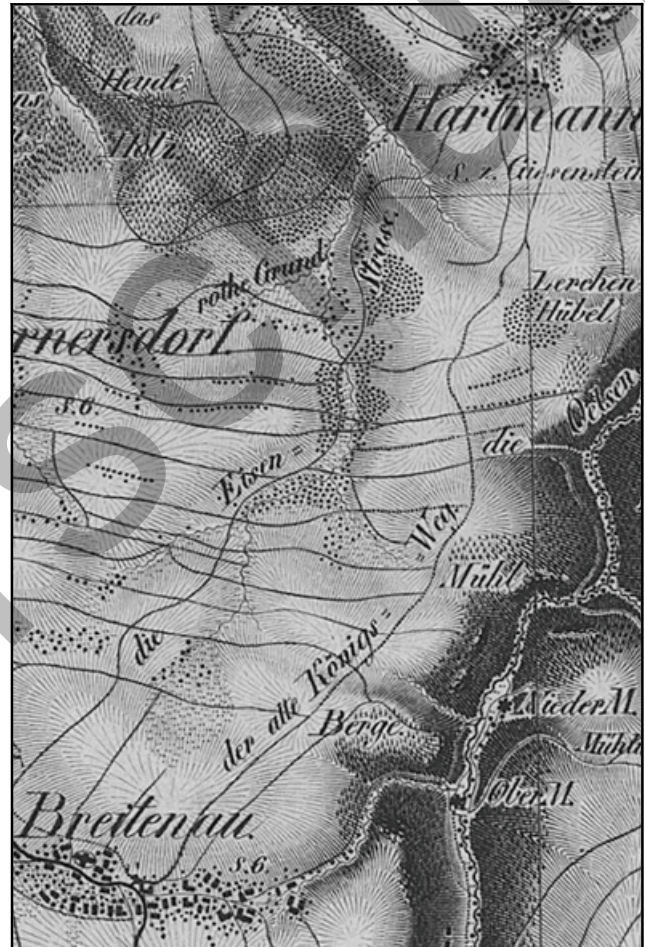


Abb. 2.1.14: Der Königsweg zwischen Breitenau und Hartmannsbach in der Karte von Oberreit von 1822 [2.19].

Der Name **Karlsleite** am Hochstein in Berggießhübel ist eng mit dem Königsweg verknüpft, denn Karl IV. übte auch das Kirchenpatronat in der damals böhmischen Stadt Gottleuba aus.

Die Route des Königsweges zwischen Pirna und Prag über den (Nakléřovský průsmyk) Nollendorfer Pass mit dem Abstecher nach Gottleuba geht über die Karlsleite. Der Königsweg existierte möglicherweise so lange, wie der Kulmer Steig.

### 2.1.3 Poststraßen

Poststraßen sind als Verbindungen zwischen markanten Metropolen im späten Mittelalter entstanden. Sie verliefen häufig auf Routen, die schon von alters her von Händlern und Reisenden zu Fuß, zu Pferde oder mit Gespannen genutzt wurden. Dabei wurden die topografisch günstigsten Strecken gewählt, besonders wenn es um die Querung von Flüssen oder Gebirgen ging.

Bis in das 17. Jh. gab es in Sachsen noch kein besonders entwickeltes Straßennetz. Die sächsischen Herrscher erkannten sehr früh die Vorteile eines ausgebauten Straßensystems für den Handel, das Nachrichten- und das Militärwesen. Eine Verfügung vom 17. Juni 1706 legte eine Straßenbreite von 10



Dresdner Ellen (etwa 5,60 m) und eine Befestigung mit Steinoberbau und Kiesschicht fest. Es entstand so ein Straßensystem, welches je nach Teilziel unterschiedliche Verzweigungen aufwies.

Die ersten Postwagen waren ungefederte offene Wagen, die später mit Planen überzogen wurden. Erst im 19. Jh. kamen allmählich gefederte Wagen in Gebrauch. Die Anfänge der Post waren Postreiter sowie Kuriere. Bereits 1661 erließ Kurfürst Johann Georg II. die erste sächsische Postordnung. Darin wurde das Postwesen als landesherrliches Privileg und der Gebrauch des Posthorns als ein Zeichen der Landespost festgelegt. In Leipzig entstand ein Oberpostamt und dies bekam die Leitung des sächsischen Postwesens zugewiesen. 1691 wurde der Leipziger Kaufmann Johann Jacob Kees "Churfürstlich - Sächsischer Oberpostmeister". Ihm folgte 1705 sein gleichnamiger Sohn. Sie erweiterten die vorhandene Streckenführung auf 39 Linien, die dann auch eine Grundlage für die Vermessung der Straßen und die Errichtung der Postmeilensäulen ab 1722 waren.

Über das Erzgebirge führten neben den bekannten Alten und Neuen Dresden-Teplitzer Poststraßen noch die Poststraße von Leipzig über Chemnitz, Marienberg und Saatz nach Prag (Abb. 2.1.21). Weitere Linien gab es in der Lausitz. Der Ausbau der Poststraßen war ein Meilenstein in der Entwicklung des Verkehrswesens.

Andere, heute oftmals bekanntere Fernstraßen, bekamen erst im 19. Jh. Bedeutung. Es sind dies die **Müglitztalstraße** (verläuft im Tal der Müglitz von Dohna über Glashütte, Dittersdorf, Bärenstein, Lauenstein, Geising nach Teplice), die **Kammstraße** (zwischen Altenberg, Neuhermsdorf, Hermsdorf, Reichenau, Hartmannsdorf, Frauenstein, Rechenberg-Bienenmühle und Holzhau) sowie die **Hohe Straße (Alte Tetschener Straße)** von Pirna über Krietzschwitz, Rosenthal nach Děčín (Tetschen).

### 2.1.3.1 Vermessung von Sachsen

Die erste Landesvermessung fand bereits in der Zeit von 1586 bis 1633 durch den Markscheider **Oeder** und dessen Neffen **Zimmermann** statt. Die vom Oberpostmeister Kees 1704 herausgegebene Karte war ungenau und enthielt einige Posttrouten nicht. Die Markierung erfolgte durch hölzerne Weg- und Armsäulen (siehe z. B. die Abb. 2.1.15 und 2.1.16), die eine geringe Lebensdauer hatten.

Deshalb bekam **Adam Zürner**<sup>2</sup> vom Kurfürsten 1713 den Auftrag, eine neue Vermessung des Fürstentums durchzuführen.

Er ließ einen Messwagen nach dem Vorbild des dänischen Astronomen Römer bauen. Die Hinterradachse führte in der Mitte ein Messrad mit einem Radumfang von 4531 mm, das entsprach einer Dresdner Rute. Des Weiteren führte er auf seinem Messwagen eine Messkarre für Vermessungsarbeiten im unwegsamen Gelände mit. Diese hatte allerdings nur einen Raddurchmesser von 72 cm statt der 144 cm des großen Messrades. Die Radumdrehungen wurden auf ein Zählwerk übertragen und somit konnte man die zurückgelegten Entfernungen ablesen.

Am 12. September 1721 wies Kurfürst Friedrich August I. die landesfürstliche Kammer an, steinerne Postsäulen zu errichten. Sie mussten nach den Anweisungen von Zürner angefertigt und auch gesetzt werden. Zürner bekam am 14. Dezember 1721 eine Generalvollmacht, nach der ihm Unterstützung, Informationen oder Vorspanndienste zu gewähren waren. Zuerst waren die Ämter von Dresden, Meißen und Großenhain verpflichtet worden, und am 1. November 1721 erweiterte sich diese Maßnahme auf das ganze Kurfürstentum, die Grafschaft Mansfeld und Henneberg, sowie auf die Gebiete Merseburg und Weißenfels. Die Oberlausitz nahm diese Maßnahme "nicht besonders freundlich" auf und bekam somit die Anordnung gesondert übermittelt.

Es entstand Widerstand. Auch der Landtag wollte im Frühjahr 1722 die Rücknahme des Befehls erwirken, doch der Kurfürst blieb hart. Am 24. Juli 1722 rügte er seine Untertanen und verlangte die sofortige Durchsetzung seiner Anordnung und die Errichtung von Säulen. 1724 drohte er sogar bei Widersetzung oder böswilliger Beschädigungen der Säulen mit Strafen bis hin zur Festungshaft.

Die Meile war die Entfernung, die ein Pferd in normaler Geschwindigkeit in einer Stunde zurücklegt. Es ergaben sich für eine Meile zwischen zwei Ganzmeilensäulen folgende Umrechnungen: 1 Meile = 2000 Ruten = 2 Wegstunden = 9062 m. So ist z. B. auf der Berggießhübler Säule die Strecke nach Pirna mit 2,8 Std. angegeben. Das sind 12,46 km und nach Leipzig mit 31 Std., bzw. 140,46 km.

Zürner ließ nach einem vom Nullpunkt aus zurückgelegten Weg von 500 Ruten (1/4 Meile) einen nummerierten Holzpfehl einschlagen. Das war der Standort eines Viertelmeilensteins. Nach 1000 Ruten ließ er eine Halbmeilensäule und nach 1500 Ruten wieder einen Viertelmeilenstein errichten. Nach 2000 Ruten oder einer Meile folgte eine Ganzmeilensäule.

---

<sup>2</sup> Adam Zürner wurde am 15. August 1679 als zweites Kind des Pfarrers Zürner bei Oelsnitz (Erzgebirge) geboren. Er heiratete eine Pfarrerstochter aus Cotta bei Pirna. Während seines Theologiestudiums galt auch der Kartografie sein Interesse. 1711 fertigte er eine "Special-Landt-Card von Großenhain" an, die er August dem Starken widmete. Dieser beauftragte dann Zürner 1713 mit der Aufnahme des gesamten Kurfürstentums und der Herausgabe einer neuen Postlandkarte. Den Titel eines kurfürstlichen Geografen erhielt er 1716 und 1721 wurde er zum Land- und Grenzkommissar ernannt. Daraufhin zog er 1722 nach Dresden und legte das Pfarramt nieder. Er heiratete noch zweimal und starb am 18. Dezember 1742 in Dresden.

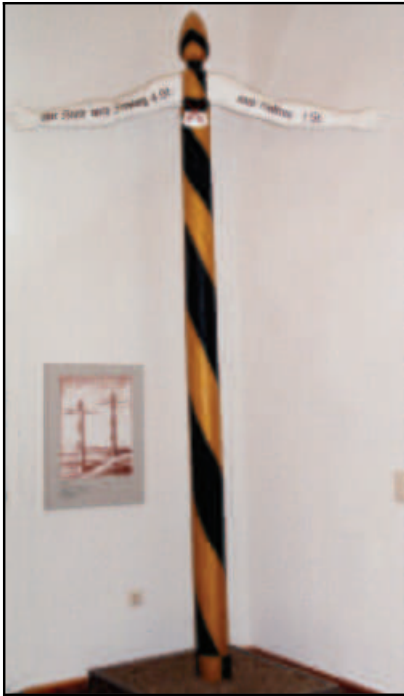


Abb. 2.1.15: Rekonstruierte hölzerne Postsäule im Museum Lauenstein.



Abb. 2.1.16: Rekonstruierte hölzerne Postsäule im Museum Lauenstein.



Abb. 2.1.17: Rekonstruierte Messkarre von Zürner im Museum Lauenstein.

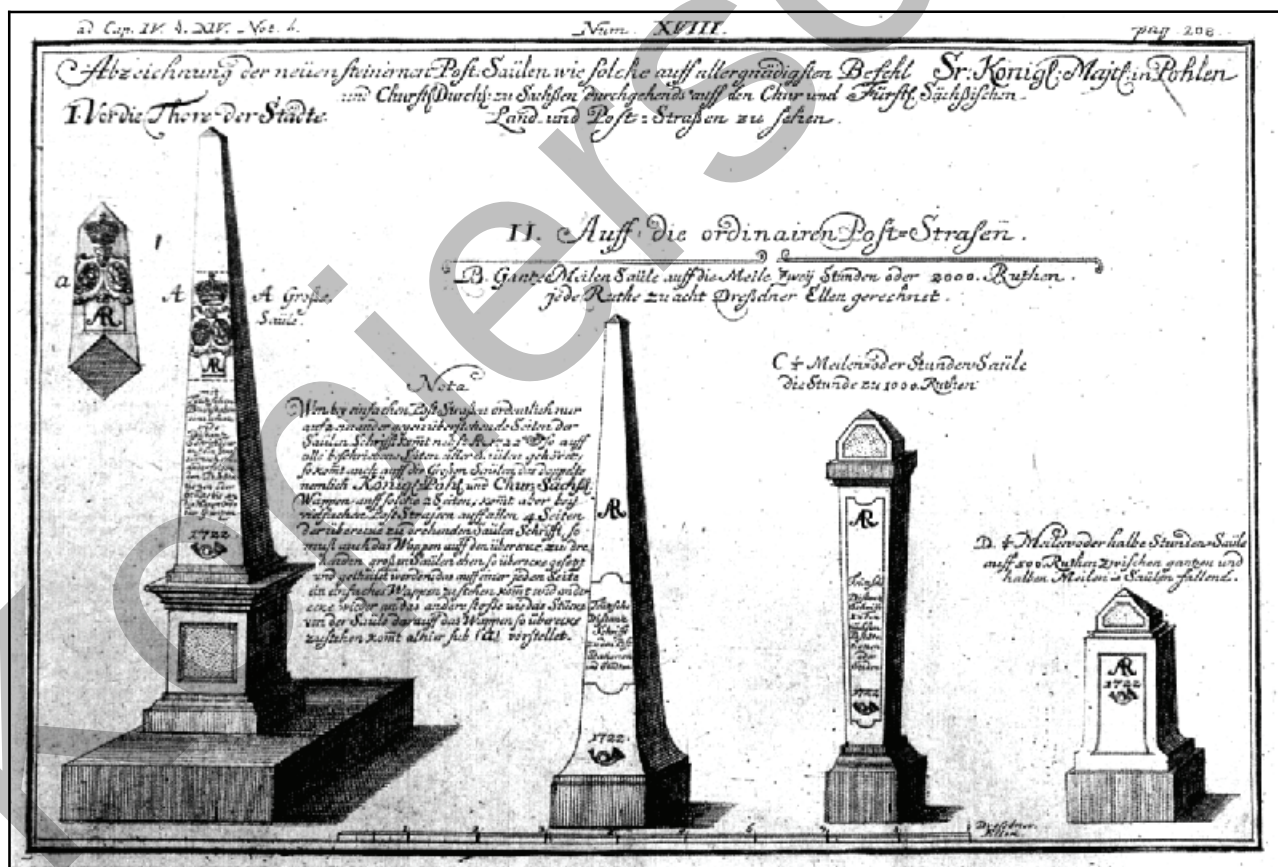


Abb. 2.1.18: Kursächsische Postmeilensäulen (von links nach rechts: Große Säule oder Distanzsäule, Ganz-, und Halbmeilensäule, Viertelmeilenstein). Abb. nach [2.8]

Wurde eine Stadt oder Poststation erreicht, sollte eine Tor- oder Distanzsäule gesetzt werden. Die **Torsäule** hatte in der Regel nur zwei Inschriftseiten, während die **Distanzsäule** drei bis vier hatte. Außerdem trug die Torsäule das sächsisch-polnische Doppelwappen nur einmal über Eck, während es bei einer Distanzsäule zweimal über Eck angebracht wurde. Unter dem Doppelwappen standen die



Initialen "AR" (**Augustus Rex**) auf blauem Grund. Außerdem musste das goldene Posthorn und die Jahreszahl der Säulenaufstellung mit eingehauen werden. Die Entfernungen wurden von Zürner in Ruten gemessen, da der Umfang seines Messrades eine Rute betrug. Bei der Beschriftung der Postsäulen wurden jedoch nicht Ruten verwendet, sondern Wegstunden. Die Wegstunde ist damit keine Zeitangabe, sondern eine Entfernungsangabe. Sie entspricht einer halben Meile.

Die Zahlenangabe vor den Ortsbezeichnungen der einzelnen Posttrouten waren Hinweise zu Rast- oder Übernachtungsmöglichkeiten für die Reisenden. An den Ganzmeilensäulen wurde nur der Name der nächsten Stadt oder Poststation und deren Entfernung, sowie die Initialen "AR" angebracht. Die Säulenhöhe betrug 3,75 m. Eine Halbmeilensäule hatte nur eine Höhe von 3,00 m und stand auf einem niedrigen Sockel. Der Viertelmeilenstein erreichte eine Gesamthöhe von 1,70 m. Er trug ebenfalls das Posthornzeichen und die Jahreszahl der Aufstellung. Für die Initialen wurde oft auch die Königskrone angebracht. Im Laufe der Zeit wurden praktisch in allen **Städten des Kurfürstentums Distanzsäulen** aufgestellt. In der Region sind nur die Distanzsäulen in Bad Gottleuba, Berggießhübel, Bärenstein, Dohna, Geising, Glashütte, Königstein, Liebstadt und Pirna erhalten geblieben.

Nach dem Tod August des Starken 1733 übernahm sein Sohn Friedrich August II. die Kurwürde und als August III. die polnische Königskrone. Die Arbeit wurde von Zürner bis zu seinem Tod 1742 weitergeführt. Der größte Teil der sächsischen Post- und Landstraßen waren mit Postmeilensäulen ausgestattet (siehe Abb. 2.1.21). Friedrich August II. wollte auch nach dem Tod von Zürner die letzten Lücken schließen und erließ 1748 eine Anordnung zur "Wiederaufrichtung und Ergänzung der verfallenen Postsäulen". Weitere Verordnungen folgten 1749 und 1753. Auch in dem Straßenbaumandat von 1781 mussten bei einem Straßenbau beschädigte Säulen wieder in Ordnung gebracht werden.

Ab 1800 ließ das Interesse an den kursächsischen Postmeilensäulen allmählich nach. Es kamen willkürliche Beschädigungen und Zerstörungen vor. Napoleon ließ an wichtigen Straßen oder Festungen Straßensäulen entfernen.

Weil Sachsen während der Befreiungskriege auf der Seite Napoleons stand, verlor es auf Beschluss des Wiener Kongresses 1815 etwa 58 % seines Gebietes vorwiegend an Preußen. Etwa 25 % aller kursächsischen Postmeilensäulen standen plötzlich außerhalb Sachsens. Der preußische Minister von Bülow ordnete die Entfernung der Säulen an, weil Preußen eine Meilenbemaßung hatte. Doch Bewohner weigerten sich teilweise diese Anordnung zu erfüllen und retteten dadurch einige Säulen für die Nachwelt. Nachdem Sachsen auch die in den Nachbarländern übliche Meilenlänge übernommen hatte, wurden manche Säulen für andere Zwecke verwendet. In Liebstadt z. B. wurde die 1732 errichtete Distanzsäule nach 1970/71 zum Kriegerdenkmal umgestaltet. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Denkmal als Baumaterial verwendet. Reste davon wurden später in einer Mauer gefunden. Im Jahre 2008 wurde vom Heimatverein ein Förderantrag zur Anfertigung einer Kopie erstellt. Nach der Bewilligung wurde die neue Marktsäule am 13. Juni 2019 feierlich auf dem Markt eingeweiht.

Um den Erhalt der Postsäulen bemüht sich heute die **Forschungsgruppe Kursächsische Postmeilensäulen e. V.**, Dresden, die 200 Säulen betreut.

### 2.1.3.2 Neue Dresden-Teplitzer Poststraße

Die **Neue Dresden-Teplitzer Poststraße**, die schon 1631 **Prager Landstraße** hieß, ist mit 629 m der niedrigste und bequemste Pass über das Erzgebirge und hat nach den Abb. 2.1.36, 2.1.37 und 2.1.38 ungefähr den Verlauf wie ein Zweig des alten **Kulmer Steiges**. Damit müsste diese Straße als **Alte Dresden-Teplitzer Poststraße** bezeichnet werden, denn sie ist offensichtlich der ältere Weg über das Gebirge.

Die **Neue Dresden-Teplitzer Poststraße** wurde wahrscheinlich bereits 1722 und damit drei Jahre vor der Alten Dresden-Teplitzer Poststraße von Zürner vermessen. Im Vergleich beider Straßen spricht dies für die höhere Bedeutung des über Petrovice (Peterswald) und den Nakléřovský průsmyk (**Nollendorfer Pass**) nach Böhmen führenden Weges. Bereits ab 1723 erfolgte das Setzen der Ganz- und Halbmeilensäulen sowie Viertelmeilensteine. Die Poststraße ist auch im Schenkschen Atlas [2.24] von 1758 und auf der Karte von Oberreit [2.19] von 1821 eingetragen. Um 1824 besaß möglicherweise die Straße nach der Karte von Steger [2.25] noch ihre Postmeilensteine. Auf der Karte von Oberreit (Abb. 2.1.19) sind an den gleichen Positionen Stundensteine (2 Meilen = 1 Stunde) von der Grenze bis nach Dresden eingetragen. Auch in der historischen Aufarbeitung der Postmeilensäulen von Lange 1984 sind die präzisen Standorte der Meilensäulen nach den alten Meilenblättern angegeben worden [2.10].

Seit 1625 verkehrte auf dieser Straße die Post von Leipzig nach Prag.

Im Jahre 1752 kam zwischen Dresden und Prag eine **fahrende Post** in Gang. Nach dem darüber am 31. Juli 1752 auf 25 Jahre abgeschlossenen Vertrag zwischen der österreichischen und sächsischen Postverwaltung sollte die Dresden-Prager Kutsche in jeder Richtung wöchentlich einmal abgehen und auf gemeinschaftliche Kosten unterhalten werden. Es waren für ihre Benutzung zu zahlen: Von Dresden bis Petrovice (vier Meilen) 21 1/2 Groschen, bis Prag 91 Groschen. Die Post rentierte sich so gut, dass nach dem Vertrag vom 20. November 1753 am 2. Januar 1754 eine zweite wöchentliche Fahrpost Dresden-Prag eingerichtet wurde. Unter den Poststationen spielte Petrovice als Grenzstation eine wichtige Rolle, und mit der Zunahme des Postverkehrs herrschte im Gasthof zur Post in Petrovice ein reges Leben.

Im Jahre 1777 wurde eine Vereinbarung getroffen, nach der die Postkutsche nicht mehr auf gemeinschaftliche Rechnung unterhalten wurde. Es übernahm jedes Land die Beförderungskosten auf seinem Gebiet. Die zweimal wöchentlich verkehrende **Reitpost Dresden-Prag** blieb unverändert.



**Abb. 2.1.19:** Die Stundensäulen an der "Landstraße nach Prag und Teplitz" bei Berggießhübel auf der Karte von Oberreit [2.19].

1808 war die neue Poststraße von Prag über Teplice (Teplitz) - Varvažov (Arbesau) bis zur Landesgrenze fertig. Sie war seit 1803 im Bau und ließ die Stadt Ustí nad Labem (Aussig) abseits liegen. Es war daher notwendig, von Ustí bis Varvažov eine Verbindungsstraße zu bauen. Als sie im Jahre 1817 fertig war, baute der Aussiger Postmeister Michael Ulbrecht auf der kleinen Anhöhe bei Varvažov, wo bis dahin die Postpferde von Teplice und Petrovice gewechselt wurden, ein Posthaus, bei dem bis zur Eröffnung der Staatseisenbahn im Jahre 1850/1851 ein lebhafter Verkehr herrschte. Noch bedeutender war natürlich der Verkehr in Petrovice. 1818 brauchte die Fahrpost Prag - Dresden 41 Stunden, Wien - Dresden 80 Stunden.

Im Jahre 1827 einigten sich Sachsen und Österreich über die Herstellung einer wöchentlich zweimaligen **Eilpost** zwischen Prag und Dresden über Teplitz, welche den Weg mit damals unerhörter Schnelligkeit in 20 Stunden zurücklegen konnte. Nach Wien brauchte man nur 37 Stunden. 1823 wurde im Unterdorf von Petrovice ein Beigeleut und 1839 das Königliche Haupt-Grenzzollamt eingerichtet.

Die **Poststraße** führte von Leipzig über Pirna, Zehista (Postamt), Cotta, Berggießhübel (Kirchberg), Hellendorf nach Petrovice (Postamt). In Petrovice teilte sie sich. Die eine Straße führte über Krásný Les (Schönwald), Chlumec (Kulm), Teplice nach Prag (31 St. 1/8, ca. 141,02 km) und die andere über Naklerov, Varvažov (Postamt) und Ustí nad Labem nach Prag (Abb. 2.1.21).

Die Poststraße kam von Dresden und bog in Höhe des jetzigen Autobahnzubringers Pirna nach Prag ab. An dieser Stelle stand eine Ganzmeilensäule. Geradeaus verlief eine weitere Poststraße über Krietzschwitz in Richtung Königstein.

Folgende Standorte der Säulen sind auf der Karte von Oberreit zu erkennen: Viertelmeilenstein Zehista, Halbmeilensäule am Rundteil über Dohma, Viertelmeilenstein an den Heide-Häusern Cotta, Ganzmeilensäule (GMS) über dem Ladenberg Berggießhübel, Viertelmeilenstein (VMS) am Ende des Kirchberges, Halbmeilensäule (HMS) in der Höhe der Aussicht auf Gottleuba, Viertelmeilenstein über der Hüttenleite in Hellendorf. Bis zur Grenze nach Böhmen sind auf der Karte von Oberreit weiter keine Säulen eingetragen.

Da der Zustand der Straße, die von Pirna durch das "Kohlicht" nach Zehista führte, infolge ihrer Benutzung durch schwere Kalksteinwagen außerordentlich schlecht war, richtete man den Verkehr auf dem heute noch bestehenden Postweg ein, ehe ab 1810 die jetzige Straße weiter ausgebaut wurde. Infolge des Krieges von 1813 konnte diese erst Jahre später bis Zehista geführt werden.

Am 1. Mai 1849 wurde die Personenbeförderung zwischen Pirna und Teplice bewilligt. Die Abfahrt des Wagens sollte jeden Tag um sieben Uhr früh durch die Pferde des Pirnaer als auch in Teplitz durch die des Petrovicer Postmeisters geschehen. Das Umspannen der Pferde sollte lediglich in Petrovice stattfinden.

### 2.1.3.3 Alte Dresden-Teplitzer Poststraße

Die Vorläufer der **Alten Dresden-Teplitzer Poststraße** [2.7] bildeten sich schon unter den Burggrafen von Dohna im 15. Jh. heraus. Die Poststraße führte vom Pirnaischen Tor in Dresden über Prohlis, Lockwitz nach Dohna. Sie verlief zwischen Dohna und Teplitz über Nieder-Seidewitz, Ehrlicht-Teich, Göppersdorf, Börnersdorf, Breitenau (Poststation), Fürstenwalde, Habartice (Ebersdorf), Supi Hora (Geiersbergpass), Krupka (Graupen) nach Teplice (Teplitz). Sie ist auch auf dem Atlas von Schenk [2.24] erfasst. Das Höhenprofil der Straße zeigt Abb. 2.1.20.





Abb. 2.1.20: Profil der Alten Teplitzer Poststraße von Dohna bis zum Geiersberg (Ende der Digitalisierung). Erstellt mit [2.16]

Nach 1800 wurde sie bedeutungslos, da sich die Stadt Pirna zu einem neuen wirtschaftlichen Zentrum entwickelt hatte und die **Neue Dresden-Teplitzer Poststraße** nach 1810 auf Staatskosten ausgebaut wurde. 1860 wurde die Zollstation an der Alten Dresden-Teplitzer Poststraße durch das sächsische Finanzministerium geschlossen.



Abb. 2.1.21: Die sächsischen Poststraßen auf dem Ausschnitt einer amtlichen Karte der sächsischen Post von 1825. Die Alte Dresden-Teplitzer Poststraße fehlt schon. Karte aus [2.17].

Die Alte Dresden-Teplitzer Poststraße verläuft heute auf Nebenstraßen, Wegen und weist die meisten erhaltenen Postmeilensäulen auf, da sie dem modernen Ausbau der Straßen im 19. Jh. nicht zum Opfer fielen. An der Alten Dresden-Teplitzer Poststraße wurden zwischen 1729 und 1732 insgesamt 19 nummerierte Meilensteine aufgestellt. Auf den Abbn. 2.1.36, 2.1.37 und 2.1.38 sind der Verlauf der Poststraßen und die Standorte mit den Nummern eingetragen, um die Auffindung für interessierte Wanderer und Radfahrer zu erleichtern.

Im Anhang sind die Abbildungen der Säulen und Angaben zu den Standorten zu finden. Es ist zwecklos, die Trasse mit dem PKW erfahren zu wollen. Der bis heute erhaltene Teil dieser historischen Poststraße führt von Dohna über Köttwitz, Niederseidewitz, Göppersdorf, Börnersdorf, Breitenau und Fürstenwalde bis zur Grenze von Böhmen. In diesem Abschnitt blieben auch fast alle Postmeilensäulen aus den

Jahren 1729 bis 1732 ab der Nr. 7 (Zählung ab Dresden) erhalten bzw. wurden gefunden und wieder aufgestellt. Es fehlen heute nur die Viertelmeilensteine bei Nentmannsdorf (Nr. 11), Göppersdorf (Nr. 13) und Fürstenwalde (Nr. 19).



**Abb. 2.1.22:** Postdistanzsäule Dresden am Fernmeldeamt (Wilsdruffer Tor).

Der Postkurs führte ursprünglich von Dresden in das 12 1/2 St. (ca. 56,64 km) entfernte Teplice (Teplitz) und erreichte nach 31 3/4 St. (ca. 143,86 km) Prag. Er begann am "Pirnaischen Tor" in Dresden. Hier stand eine einseitig beschriftete Distanzsäule von 1722, die 1730 neue Inschriften bekam und Mitte des 19. Jh. verschwand. Heute steht eine Kopie an der Freiburger Straße (Abb. 2.1.22).

Von Dresden führte die Poststraße durch die heutigen Dresdner Stadtteile Strehlen, Leubnitz, Prohlis, Lockwitz und Kleinluga, über die Lughöhe, vorbei an der Lugschänke, über die Meuschaer Höhe und Heidenau nach Dohna. Die Postdistanzsäule in Dohna wurde 1731 direkt an der Dresden-Teplitzer Poststraße errichtet und ist seit 1936 auf dem Markt in einer Grünanlage zu finden (Abb. 2.1.51). Der Viertelmeilenstein Nr. 7 von 1732 steht 100 m vom Originalstandort entfernt in einer Grünanlage an der Weesensteiner Straße (Abb. 2.1.52).

Zwischen Köttewitz und Meusegast steht am historischen Standort die Ganzmeilensäule Nr. 8 von 1729 (Abb. 2.1.53). Die 1954 erneuerte Spitze ist heute im Osterzgebirgsmuseum Schloss Lauenstein ausgestellt.

Der Viertelmeilenstein Nr. 9 von 1729 ist nach der Überquerung der Seidewitz, kurz nach der Eulmühle, bei Niederseidewitz zu finden, wo die Poststraße noch als Feld- bzw. Hohlweg erhalten ist (Abb. 2.1.54). Die Stellung mit der Inschrift zur Straße entspricht hier nicht der Zürnerschen Vorschrift und ist entweder der steilen Böschung oder einer falschen Neuaufstellung zuzuschreiben.

Das Mittelstück der folgenden Halbmeilensäule Nr. 10 von 1729 fand man 1967 als Feldwegzufahrtsrampe an der "Kalkstraße". Im März 1968 ergänzte man die fehlenden Teile und stellte die Halbmeilensäule am historischen Standort bei Oberseidewitz wieder auf. Die Inschriften sind daran untereinander an einer Seite zu lesen. Zürner schrieb eigentlich vor, dass die Entfernungsangaben an gegenüberliegenden Seiten, jeweils in Fahrtrichtung anzubringen waren und die Reihen-Nr. an der Straßenseite. Möglich wäre es, dass die Säule falsch angefertigt wurde (Abb. 2.1.55). Diese Halbmeilensäule wurde im Juni 1999 durch Vandalismus zerstört.

Der Viertelmeilenstein Nr. 11 zwischen Nentmannsdorf und Göppersdorf, südlich des Fuhrmannsgasthofes Laurich, ist leider nicht original erhalten. Am Ehrlichtteich, neben dem heutigen Feldweg nach Göppersdorf, steht die Ganzmeilensäule Nr. 12 von 1729 am historischen Standort. Bruchstücke wurden 1958 gefunden. 1965 erfolgte die Aufstellung einer Nachbildung der Säule, während die Fundstücke ins Museum Schloss Kuckuckstein von Liebstadt gelangten (Abb. 2.1.59).

Der Viertelmeilenstein Nr. 13 zwischen Göppersdorf und Börnersdorf fehlte ebenfalls. Sie wurde durch die DEGES neu aufgestellt und steht direkt an der Autobahn (Achtung, noch im Jahre 2012 war in diesem Bereich die Beschilderung der Trasse unklar). Über die Autobahn führt die Poststraße weiter nach Börnersdorf. Am Ortseingang von Börnersdorf steht heute wieder die Halbmeilensäule Nr. 14 von 1732. Reststücke fand man 1985 in einem Waldstück. Im Juni 1989 konnte eine Nachbildung aufgestellt werden. Im gleichen Jahr stellte die Gemeinde Hinweistafeln an der alten Poststraße auf (Abb. 2.1.57). Die Fundstücke gelangten auf die Festung Königstein. Während des Autobahnbaus wurde die Säule zur Sicherheit abgebaut.

Der Viertelmeilenstein Nr. 15 von 1732 im Oberdorf von Börnersdorf blieb hingegen erhalten (Abb. 2.1.60). Nach dem Ortsausgang von Breitenau in Richtung Harthe (Liebenau) steht seit 1985 die Nachbildung der Ganzmeilensäule Nr. 16 von 1732 (Abb. 2.1.61). Die Originalteile werden in der Dorfkirche aufbewahrt. Am Ortsausgang von Breitenau befand sich im Erbgerichtshof, durch den die Poststraße führte, auch eine wichtige Pferdewechselstation und Herberge. Eine Gedenktafel erinnert daran. In der Harthe bei Liebenau trotzte lange Zeit der Viertelmeilenstein Nr. 17 von 1732 Wind und Wetter, aber auch Kriegseinwirkungen, wie Einschusslöcher von 1813 belegen. Er ist aus einem Stück gefertigt und kurioser Weise sind die Posthörner daran kopfstehend eingemeißelt worden. Im Mai 1992 wurde er durch eine Nachbildung ersetzt, während das Original im Museum Schloss Lauenstein steht (Abb. 2.1.62).

Die letzte erhaltene Postmeilensäule der Poststraße, die Halbmeilensäule Nr. 18, steht kurz vor Fürstenwalde. Auch hier sind die Entfernungsangaben untereinander eingemeißelt. Eine Erklärung könnte der Standort in einer Kurve oder eine fehlerhafte Anfertigung sein. Nach dem Fund des Sockels am Original-



standort und der Sicherstellung von Reststücken aus einer nahegelegenen Wiesenstützmauer, erfolgte 1967 die Wiederaufstellung auf dem historischen Fundament (Abb. 2.1.63).



Abb. 2.1.23: Das "Schwarze Kreuz" an der Grenze im Haberfeld bei Fürstenwalde.

Durch das Oberdorf von Fürstenwalde führte die Poststraße zur Grenze nach Böhmen. Der Viertelmeilenstein Nr. 19, auf halbem Weg zwischen Fürstenwalde und der Grenze, westlich des "Haberfeldwaldes", war ebenfalls nicht mehr zu finden.

Direkt an der Staatsgrenze zu Tschechien erinnert das "**Schwarze Kreuz**" an eine Legende, nach der eine Postkutsche dort im Morast versunken sein soll (Abb. 2.1.23). Unweit des stark verwitterten Originalkreuzes auf tschechischer Seite stellten einst Kulturbundfreunde ein neues Kreuz auf der deutschen Seite der Grenze auf. Damit ist die Alte Dresden-Teplitzer Poststraße in ihrem sächsischen Abschnitt die am vollständigsten mit erhaltenen Postmeilensäulen und Meilensteinen besetzte historische Verkehrsverbindung. Ihre Wegmarkierungen und folgende sechs Teilstücke original erhaltener Wegabschnitte stehen mittlerweile unter Denkmalschutz (Hohlweg an der **Eulmühle** bei Niederseidewitz, Feldweg am **Erlichteich** bei Göppersdorf, Feldweg zwischen Göppersdorf und Börnersdorf, Forstweg durch den **Harthewald** zwischen Breitenau und Fürstenwalde und der Feldweg zum **Schwarzen Kreuz** bei Fürstenwalde).

Die **Alte Dresden-Teplitzer Poststraße** überquerte in Böhmen bei Habatice (Ebersdorf) am Supi hora (Geiersberg) den Osterzgebirgskamm ("**Geiersbergpass**") östlich des Mückentürmchens. Weiter führte die Trasse über Bohosudov (Maria-schein) und Sobedruhy (Soberten) nach Teplice (Teplitz). Dieser böhmische Teil wurde von Zürner schon am 9. August 1716 vermessen.

Die Trasse der **Alten Dresden-Teplitzer Poststraße** wird heute sechsmal von der Autobahn A 17 überquert, wodurch wieder einige originale Wegstücke verloren gegangen sind.



Abb. 2.1.24: Beispiel für die liebevolle Beschilderung der Alten Dresden-Teplitzer Poststraße an der Brücke Autobahn vor der Harte.

Die Meißner Firma Steinrestaurierung Hain restaurierte 2012 im Auftrag der DEGES die beim Autobahnbau gesicherten Halbmeilensäulen von Nentmannsdorf und Börnersdorf. Die Nentmannsdorfer Säule wurde an der Bushaltestelle zwischen Nentmannsdorf und Niederseidewitz, unweit des Rundteiles und die Börnersdorfer Säule an ihrer alten Stelle aufgestellt. Außerdem erneuerte die Firma im Auftrag der DEGES die nicht mehr vorhandenen Viertelmeilensteine bei Borna/ Gersdorf, Göppersdorf/ Wingendorf und Fürstenwalde und hat sie 2012 in der Nähe ihrer Originalstandorte wieder errichtet. Aufgestellt wurden die Nr. 11 an der Straße zwischen Herbergen und Laurich neben der Zufahrt zum Steinbruch, die Nr. 13 vor der Feldweg-

Autobahnbrücke zwischen Göppersdorf und Börnersdorf und die Nr. 19 in Fürstenwalde am Abzweig zum Schwarzen Kreuz. Die größte Veränderung gab es zwischen Göppersdorf und Börnersdorf. In diesem Abschnitt wurde der alte Verlauf durch die Autobahn teilweise überbaut. Die für die Wanderer heute ausgeschilderte Trasse weicht dadurch teilweise von der überlieferten Trasse ab.

Die Alte Dresden-Teplitzer Poststraße ist heute ein beliebter durchgehend beschilderter Wanderweg. Sie verläuft z. T. auf Fahrstraßen, kann aber nicht durchgehend mit dem PKW befahren werden. Zusätzlich wurden 2011 vom Verein Kursächsische Postmeilensäulen an den Säulen Erläuterungstafeln angebracht.

Im Anhang sind die Standorte und der Zustand der an dieser Poststraße noch vorhandenen Meilensäulen angegeben.



#### 2.1.3.4 Neue kursächsische Meile

Durch die Postordnung des sächsischen Finanzministeriums wurde 1840 die Meilenlänge an Sachsens Nachbarländer angeglichen und eine neue Meilenlänge von 7500 Metern oder 13241 Dresdner Ellen festgelegt. Sie wurde als **Kleine neue Meile** bezeichnet [2.7]. Mit einer erstaunlichen Verzögerung von siebzehn Jahren wurden auf der Basis der "neuen Meile" ab 1857 die Postkurse erneut vermessen und ab dem Folgejahr mit königlich sächsischen Meilensteinen versehen.



**Abb. 2.1.25:** Halbmeilenstein an der Staatsstraße zwischen Dohma und Cotta.



**Abb. 2.1.26:** Halbmeilenstein mit metrischer Entfernungsangabe ohne der Krone bei Hermsdorf.



**Abb. 2.1.27:** Ganzmeilenstein mit metrischer Entfernungsangabe und der Krone in Lauenstein.



**Abb. 2.1.28:** Zur Hausnummer umfunktionaler Halbmeilenstein in Klein-Cotta.



**Abb. 2.1.29:** Grenzsäule Hellen-dorf mit Entfernungsangaben in Stunden und km von 1820.



**Abb. 2.1.30:** Ausschnitt mit den doppelten Entfernungsangaben.

Deren charakteristische Erkennungsmerkmale sind ein etwa quadratischer Grundriss und ein tonnengewölbartiger oberer Abschluss. Sie wurden in fünf verschiedenen Ausführungen, allerdings in gleicher Form gefertigt. Als schmückendes Beiwerk besaßen sie im Farbton des Sandsteines lackierte, gusseiserne Kronen in drei verschiedenen Größen. Die Entfernungsangabe erfolgte in der neuen Meile mit einer Genauigkeit von zwei Dezimalstellen. Die kleineren Halbmeilensteine besaßen ursprünglich keine Inschrift. Beeindruckend waren die Stationssteine, die an Ausgangspunkten und bedeutenderen Zwischenstationen von Postlinien errichtet wurden. Die Kennzeichnung des weiteren Straßenverlaufs erfolgte nach 3,75 km durch einen Halbmeilenstein, nach gleichem Abstand dann ein (Ganz-) Meilenstein und so weiter. Die Gültigkeit der Meilenangaben und somit die amtliche Funktion der Steine erstreckte sich jedoch nur auf wenige Jahre. Viele der Inschriften wurden in der Folgezeit nach der Einführung des metrischen Systems ab 1873 abgeschliffen und durch Kilometerangaben ersetzt.



Ein Beispiel ist die **Grenzsäule** am Rundteil in Hellendorf von 1820. Sie ist ca. 100 Jahre jünger als die Postmeilensäulen und hat auch ein etwas anderes Aussehen. Nach dem Übergang Sachsens zum metrischen Maßsystem schiff man die alten Meilenangaben heraus und meiselte die Entfernung in Kilometern ein. Die Angaben stimmen gut überein, da die Umrechnung bekannt war, alt: "Nach Dreßden 8 1/2 St.", neu: "Dresden 38,3 km". Die meisten der noch erhaltenen 21 königlich sächsischen Meilensteine im Landkreis befinden sich aufgrund des verwendeten Steinmaterials, Beschädigungen und bisher kaum erfolgter Instandhaltungsmaßnahmen in einem schlechten Zustand.

### 2.1.3.5 Das Ende der Poststraßen

Nach der Eröffnung der **Staatseisenbahn Prag-Dresden** am 6. April 1851 verlor auch die Neue Dresden-Teplitzer Poststraße nach und nach ihre Bedeutung. Solange die Bahn bis 6. April 1851 nur bis Ústí nad Labem ging, mussten die Reisenden noch den Postwagen von Ústí über Varvacov nach Petrovice und Pirna benützen. Nach der Fertigstellung wurde der Wagenverkehr auf der Straße immer geringer. Die Post bediente sich selbstverständlich der Eisenbahn. So wurden dann die Stallungen und Wagenschuppen des Posthauses in Petrovice abgetragen. Unter der Postlinde, wo vormals Tische und Bänke für die Reisenden aufgestellt waren, fanden sich nun mehr wenige fremde Leute ein.

Das **Zehistaer Gasthaus Zur Post** aus dem Jahre 1686 (Abb. 2.1.31) hält noch die Erinnerung an die Zeit der Pferdeposten wach. Bereits 1693 wird beurkundet, dass "am 1. Posthaus" an der Passstraße der Prager Poststraße in Zehista die Abwicklung der von Dresden nach Prag gehenden Post erfolgen solle. Sieben Jahre später gab es einen Postmeister, der auf Vorschlag des Rittergutsbesitzers bestellt wurde. Umfangreiche Stallungen für ca. 80 Pferde zum Wechsel besaß nach [2.9] um 1900 das **Gasthaus Sächsisches Haus in Berggießhübel** (Abb. 2.1.32).



Abb. 2.1.31: Das Gasthaus "Zur Post" in Zehista 2010.



Abb. 2.1.32: Der alte Gasthof "Sächsisches Haus" um 1920. Vorn das Wehr mit dem Mühlgraben.



Abb. 2.1.33: Das Zollamt in Hellendorf um 1900. Abb. Samml. Reiner Weigend, Hellendorf



Abb. 2.1.34: Die Gaststätte "Zur Post" in Petrovice um 1930. Hist. Postkarte

Auf der Poststraße herrschte nach der damaligen Ansicht ein "schreckliches Gedränge". Der Gasthof stand an der Ecke Gersdorfer Straße und wurde bei dem Hochwasser 1927 so stark beschädigt, dass er abgerissen werden musste. Das **Gasthaus zur Post in Petrovice** (Abb. 2.1.34) hatte bis zu 30 Pferde zum Wechsel zur Verfügung.

Es ist sicher, dass auch Johann Wolfgang von Goethe bei seinen Kurreisen nach Teplitz mit der Kutsche durch Berggießhübel gefahren ist, denn er hat auf diesem Weg im Jahre 1813 nachweislich in Pirna übernachtet. Ein schriftlicher Nachweis fehlt aber.

Ein neues deutsches Zollamt (Abb. 2.1.33) wurde 1890 in Hellendorf eingerichtet. Das Gebäude wurde vom Zoll aus Carlowitzschem Besitz übernommen. Es besaß einen Lagerraum und eine Waage, die über



große Durchfahrten zugänglich war.



**Abb. 2.1.35:** Die Gaststätte "Alte Post" in Varvaržov (Arbesau) am Fuße des Erzgebirges 2003.

Baner 1634 bei seinem Rückmarsch über Pirna und 1639 beim Einfall nach Böhmen. 1683 kehrten die sächsischen Truppen nach der Befreiung Wiens über Ústí und Petrovice nach Pirna zurück. 1744 nahm Friedrich der Große beim Einmarsch nach Böhmen diesen Weg, über ihn marschierten 1745 die Österreicher vor der Schlacht bei Kesselsdorf und nach der Niederlage zurück. 1756 rückten die Preußen hier zur Schlacht bei Lovosice (Lobositz) vor und nach ihrem Sieg zurück. 1757 marschierte eine preußische Heeresabteilung unter direkter Führung von Friedrich II. diesen Weg nach Böhmen. Die Reihe dieser kriegerischen Ereignisse fand ihre Krönung im Jahre 1813, als diese Straße mehrfach von ganzen Armeen umkämpft wurde.

Viele der Säulen und Steine fielen dem ab 1810 einsetzenden Ausbau der Straße zum Opfer. In den Abbn. 2.1.36 und 2.1.37 wurden die Standorte dieser verlorengegangenen Meilensteine schwarz gekennzeichnet. Die Abbildungen der Meilensteine und der Distanzsäulen sind im Anhang zu finden. Den Verlauf der Alten und der Neuen Dresden-Teplitzer Poststraße zeigen die folgenden Abbildungen:



**Abb. 2.1.36:** Der Verlauf der Alten und der Neuen Dresden-Teplitzer Poststraße nach [2.16]. Erläuterung: GMS - Meilensteine, HMS - Halbmeilensteine, VMS - Viertelmeilensteine, DS - Markt- oder Distanzsäule.

Am 12. Dezember 1936 wurde, wie an fast allen Grenzübergängen, durch die faschistische Reichsregierung ein **neues Zollamt** mit zwei Gebäuden unmittelbar am Grenzübergang erbaut. Es erfüllte jedoch nur zwei Jahre seinen Zweck, denn nach der Besetzung des Sudetenlandes nach dem **Münchener Abkommen** 1938 wurde es überflüssig und die Gebäude wurden zu Wohnhäusern umgebaut. Das alte Zollamt wurde zum Gemeindeamt mit Wohnungen. Für diese Straße findet man häufig in den Geschichtsbüchern den Beinamen **Heeresstraße**, da sie durch ihre geringeren Steigungen besonders gut zum Transport der schweren Ausrüstungen geeignet war. Im Dreißigjährigen Kriege wurde die Straße über den Nakléřovský průsmyk (**Nollendorfer Pass**) mehrfach zu Truppendurchzügen genutzt, so von





Abb. 2.1.37: Verlauf der Alten und der Neuen Dresden-Teplitzer Poststraße auf der topogr. Karte nach [2.16].



Abb. 2.1.38: Verlauf der Alten und der Neuen Dresden-Teplitzer Poststraße auf der topogr. Karte nach [2.16].



### 2.1.3.6 Distanzsäulen in der Region

Die Anordnung zum Setzen der Tor- und Marktsäulen des Kurfürsten wurde wie erwähnt weitgehend durchgesetzt, obgleich die Kosten die Haushalte der Städte merklich belasteten und zu ungehorsam führten. Dazu gibt es in den Akten umfangreiche Unterlagen. Demzufolge hatte jede Stadt in unserer Region mindestens eine Marktsäule besessen. Praktisch besaßen nur die größeren Städte wie Pirna und natürlich das entfernte Dresden auch Torsäulen.

#### Distanzsäule Altenberg:

Die Distanzsäule wurde um 1900 unsachgemäß restauriert, die alten Inschriften gelöscht und das Wappen als Relief ausgeführt. Erst 1984 wurde auf Beschluss des Stadtrates von Altenberg eine historisch getreue Säule nach aufwendigen Recherchen errichtet und 1987 erfolgte die Aufstellung der Säulenkopie auf dem Originalpostament, die durch die Firma Leumer in Hänichen angefertigt worden war. Sie steht auf dem Markt an der B172.

#### Distanzsäule Bärenstein:

In Bärenstein steht die Distanzsäule nach jahrelangen Mahnungen Zürners seit 1734 auf dem Marktplatz. Die kleine arme Gebirgsstadt hatte große Mühe die Kosten für Herstellung und Erhaltung der Säule aufzubringen. Die Säule verwitterte mit der Zeit und wurde u. a. durch die Berggießhübler Firma Mathias Kajer 1982 restauriert. Der stark verwitterte Schriftblock verursachte dabei einige Fehler. Die 250 Jahre alte Säule besaß zu diesem Zeitpunkt noch die alten Eisenklammern. Die 2002 konservierend restaurierte Distanzsäule dürfte die älteste original an ihrem Standort und auf dem Originalfundament erhaltene Distanzsäule sein. Nur die Spitze wurde bisher erneuert.

#### Distanzsäule Bad Gottleuba:

Bad Gottleuba gehört wie Bärenstein, zu den wenigen kleinen sächsischen Städten, die sich ihre Distanzsäulen erhalten haben. Während andere Städte nach der Einführung der neuen Meile 1840 und der metrischen Längenmessung 1873 in Sachsen sich dieser Wegweiser entledigten, restaurierte Bad Gottleuba 1832 und 1877 ihr alte Distanzsäule als Zierde. Leider verwendete man dazu auch Ölfarbenanstriche, die nicht konservierten sondern den Verfall beschleunigten, weil sie die natürliche Atmung des Sandsteins verhinderten. Erst 1935 wurde bei der Restaurierung durch den Bildhauer Wahl die Ölfarbe abgelaut, wodurch die alten Entfernungsangaben wieder sichtbar wurden. Leider entstanden bei der Restaurierung auch Fehler. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Säule 1980 durch die Firma Kajer restauriert, wobei festgestellt wurde, dass die Säule das Ende ihrer Lebensdauer erreicht hatte. Die Schriftflächen waren mit der Zeit so abgemagert, dass die Beschriftung keinen Platz mehr hatte. Bei der Umgestaltung des Marktes 1999 wurde die Säule von der Firma Kajer aus Berggießhübel vollständig restauriert und auf ihre alte Position auf dem Markt versetzt.



**Abb. 2.1.39:** Die Distanzsäule in Altenberg 2008.



**Abb. 2.1.40:** Die Distanzsäule in Bärenstein 2019.



**Abb. 2.1.41:** Die Distanzsäule in Bad Gottleuba 2008.

#### Distanzsäule Berggießhübel:

Auf Grund der Anordnung des Kurfürsten vom 24. Juli 1722 ersuchte der Königlich Sächsische Amtmann Christian Schubert in Pirna am 27. Oktober 1723 die Stadt Berggießhübel, die Errichtung von 4 Postsäulen zu veranlassen, sowie die Kosten für den Transport der Steine, Anfertigen und Aufstellen der Säulen und die Besichtigung durch den Amtmann zu tragen. Dafür sollte die Stadt einen Betrag von 62 Talern 13 Gulden zahlen. Doch die arme Bergstadt konnte diese Kosten nicht aufbringen und die Errichtung der



Postsäulen unterblieb erst einmal. Durch das vom Kurfürsten am 7. September 1724 erlassene Mandat zur Durchsetzung seines Befehls gestärkt, veranlasste der Landrat, die Stadt als "säumigen Executores" mit 20 Talern zu bestrafen. Dies half. Am 7. November 1726 wurde ein Gesuch "an den Allerdurchlauchtigsten Großmächtigen König und Churfürsten" abgefasst, dass das Städtchen "nur in 70 schlechten Häuserungen und Berghütten besteht", eine offene Bergstadt ist, kein Tor besitzt aber "zwei Ausfarthen" hat und somit nur eine Säule zu setzen brauche. Außerdem wurde noch hinzugefügt, "die hiesigen, armen Einwohner kaum bey jetziger bekannter Theuerung das trockene Brod zu verdienen, im übrigen aber dabey nicht einmal die ordentlichen Steuern und dergleichen extraordinären Ausgaben abzutragen im Stande sind", weiterhin müssten die Ortschaften und Güter, die an der "Peterswälder Poststraße" liegen, die Kosten mit zu tragen haben. Nach eingehender Prüfung der Angaben zu diesem Gesuch erhielt Berggießhübel die "allernädigste Erlaubniß, nur eine große Distanz-Säule mit über Eck geschlungenen Wappen" aufzustellen. Als Standort wurde der Markt bestimmt, gegenüber dem Hause des Bürgermeisters Stephani und dort "wo sich die Straße von Dreßden nach Gottleuba und Böhmen scheidet". Am 14. Januar 1727 wurden die Steinmetzmeister Ullrich Schindler und der Maler und Bildhauer Johann Georg Bäßler mit der Bearbeitung und Aufstellung der Säule beauftragt. Im Sommer 1727 wurde dieser Auftrag ausgeführt und die Stadt hatte 45 Taler 18 Groschen zu zahlen. Beim Bau der steinernen Brücke über die Gottleuba 1801 wurde die Säule auf den Marktplatz versetzt, wo sie den Verkehr nicht störte.

1905 wurde die Säule von Bildhauer Weißbach für 265 Mark renoviert. Der Stein wurde abgerieben, ausgebessert, alte Farben entfernt, 3 mal mit steingrauer Ölfarbe gestrichen, 4 Wappen in heraldischen Farben mit Vergoldung hergestellt und 225 Buchstaben und Zahlen zweimal in schwarzer Farbe gestrichen. Mit der Zeit verlor die Säule ihr schönes Aussehen und drohte zu verfallen. So entschloss sich die Stadtverwaltung 1910, die Säule zu versetzen und auszubessern. Mit der Unterstützung der Vereine der Stadt und der Königlich Sächsischen Kommission zur Erhaltung der Kunstdenkmäler, wurde die geplante Umsetzung und Erneuerung 1911 vorgenommen. Sie wurde am linken Gottleubaufufer vor einer großen Akazie wieder aufgestellt, die Inschriften und Wappen erneuert und zum Schutz ein Eisengitter angebracht. Für diese Arbeiten erhielt der Berggießhübeler Bildhauer Eduard Leinert 478 Mark und für die Malerarbeiten wurden dem Malermeister Karl Greiter 95,40 Mark ausgezahlt.



**Abb. 2.1.42:** Das Wappenteil der alten Säule im Museum Lauenstein.

Leider wurden diese Säule und die Akazie in der Nacht des 8. zum 9. Juli 1927 während des verheerenden Hochwassers zerstört. Beim Bau der Fernwasserleitung von der Talsperre im Jahre 1973 wurde das Wappenteil der Säule unterhalb des ehemaligen Bahnhofs wiedergefunden. Es befindet sich heute im Museum in Lauenstein (siehe Abb. 2.1.42).

Im Jahre 1956 reifte der Plan, die Säule unter Verwendung vorhandener Bruchstücke wiederherzustellen. Durch die Initiative von Heimatfreunden wurden 1956/57 die Fragmente einer Säule aus Meißen durch die Steinmetz- und Bildhauerfirma Herbert Kajer historisch getreu rekonstruiert. Zur Finanzierung des Vorhabens verkaufte man 1956 allein in Berggießhübel 1000 gedruckte Postkarten als "Bausteine" zu je einer Mark. Am 8. Mai 1957 wurde das Duplikat der alten Postsäule an dem Bahnhofsvorplatz mit einer Feier unter Teilnahme vieler Einwohner durch den Bürgermeister Willy Hauptmann eingeweiht. Der Lehrer Max Kühne berichtete in einer feierlichen Rede über das wechselvolle Geschick der Säule und ihre historische Bedeutung. Der Schulchor sang Volkslieder und es fanden Fahrten mit einer historischen Postkutsche statt. Die Klänge des Posthorns waren im ganzen Ort zu hören. Die Postsäule enthält im Fundament eine kupferne Kapsel mit zeitgemäßen Dokumenten. Aufgestellt wurde sie im Frühjahr 1957 in dem Park vor dem Bahnhof (siehe Abb. 2.1.43).

Die Beschriftung der Postdistanzsäule weist offensichtlich einen Fehler auf, der gewollt bei der Neuanfertigung übernommen wurde. Die böhmische Stadt Welbern (Velvary) wird auf der Säule als Melbern angegeben. Eine weitere Restaurierung der Säule wurde

durch die Firma Mathias Kajer in vorbildlicher Weise 1981 vorgenommen.

### **Distanzsäule Dippoldiswalde:**

Die alte Stadt besaß zwei Stadttore, folglich ordnete Zürner an, zwei Distanzsäulen zu setzen. 1724 ersuchte der Dippoldiswalder Stadtrat Zürner "die Stadt mit der Setzung der Postsäule vor dem Nieder Thor zu verschonen", da nur "ein geringer Verkehr nach Rabenau und Tharandt dieses Thor passiert". Dieses Erlaßgesuch wurde schließlich auch genehmigt. Daher brauchte lediglich die vor dem "Oberen Thore" errichtet werden, was 1726 geschah. Die Unkosten beliefen sich einschließlich zweier Viertelmeilensteine auf 90 Taler, 23 Groschen und 3 Pfennige. Das Original verschwand Ende des 19. Jh.

Die Nachbildung der Distanzsäule steht heute an der Ecke Altenberger Straße/Pfortenberg, am Busbahnhof, unweit vom Obertorplatz.

**Distanzsäule Dohna:**

Auf dem Markt steht eine mehrfach (1954, 1960) restaurierte Distanzsäule aus dem Jahr 1732. Sie markiert den Beginn des heute wieder komplett mit allen Meilensteinen bestückten Abschnittes der Alten Dresden-Teplitzer Poststraße bis zu den Passhöhen an der Grenze zu Tschechien im Osterzgebirge und stand ursprünglich an der Ecke Leschestraße/Antonstraße in Dohna.

Ursprünglich stand die Säule an der Alten Dresden-Teplitzer Poststraße, die durch die Stadt ging.



**Abb. 2.1.43:** Die Distanzsäule in Berggießhübel 2008.



**Abb. 2.1.44:** Die Distanzsäule in Dohna 2008.



**Abb. 2.1.45:** Distanzsäule in Dippoldiswalde 2005. Foto: Norbert Kaiser.

**Distanzsäule Geising:**

**Abb. 2.1.46:** Die Distanzsäule in Geising 2010.

Die 1734 gesetzte Postsäule verschwand aus dem historischen Gedächtnis, weil der Stadtrat 1857 dafür gestimmt hatte, die Säule abzutragen. Die Säule sei nicht mehr zeitgemäß. Der Sockel wurde wahrscheinlich in dem Kriegerdenkmal von 1871 verwendet und Bruchstücke der Säule tauchten bei Umbauten auf. Auch das Kriegerdenkmal ist nicht mehr vorhanden.

Ursprünglich bestand Geising aus zwei Städten - Altgeising und Neugeising, und es sollte auch in jeder Stadt eine Distanzsäule gesetzt werden. Erst 1857 wurden beide Städte zu einer Stadt vereinigt. Beide Stadträte richteten an Zürner ein Bittgesuch, wegen der hohen Kosten und der Armut nur eine Säule errichten zu müssen. Dem Gesuch stimmte Zürner zu. Hergestellt hat die Säule der Pirnaer Steinmetz Ulrich Schindler, der einige der geforderten Säulen herstellte, wie z. B. auch die Berggießhübler Säule.

Der Betrag wurde auf beide Städte wie folgt aufgeteilt; Neugeising 24 Taler und 19 Groschen, Altgeising 21 Taler und 18 Groschen, zusammen 46 Taler und 13 Groschen. In den Meisten Städten wurde der Betrag durch eine Umlage aufgebracht (also eine Sondersteuer). In der Stadt Neugeising veräußerte der Rat wegen der Verarmung zwei Gemeindegrundstücke, um die Kosten abzudecken. Vermutlich musste Altgeising den gleichen Weg beschreiten. Anlässlich der 525-Jahr-Feier von Geising wurde eine Kopie der Distanzsäule nach den Vorgaben der Forschungsgruppe Kursächsische Postmeilen Säulen angefertigt und am 12. Juli 1987 feierlich vor der Gaststätte Geisinghof enthüllt.

**Distanzsäule Glashütte<sup>3</sup>:**

Welche enorme Arbeitsleistung seinerzeit Zürner vollbracht hat, erkennt man auch in Glashütte. Über zehn Jahre lang musste er den Rat der Stadt damals mahnen und wiederholt persönlich aufsuchen, ehe

<sup>3</sup> Erstellt unter Verwendung von [2.10]



die Postsäule aus Pirnaer Elbsandstein angefertigt, mühsam auf schlechten Wegen nach Glashütte transportiert und 1734 schließlich auf dem Marktplatz aufgerichtet wurde.

Sie erhielt damals einen hohen Unterbau. Somit überragte sie die auf dem Markt abgestellten Fuhrwerke der Bürger, die dort weidenden Haustiere und die abgelagerten Düngerhaufen. Auch das "Rückenschrubben" der Tiere an der Säule konnte damit verhindert werden.

Offenbar fiel es dem armen Bergstädtchen damals sehr schwer, den Anschaffungspreis von rund 70 Talern für die Säule aufzubringen. Ein Tagelöhner verdiente etwa 3 Groschen am Tage, falls er überhaupt Arbeit fand (24 Groschen = 1 Taler). In der kleinen Berggemeinde wohnten damals etwa 600 Menschen in 80 Häuschen, von denen viele alt, schlecht und manche sogar "dem Einsturz nahe" waren. Der reiche mittelalterliche "Bergsegen" war erloschen. Kriegsleid, Brände und Hochwasserkatastrophen belasteten die Gemeinde. Viele Familien fristeten ihr Leben nur kümmerlich mit einer "kleinen Acker-nahrung". Beim Strohflechten erreichte die Kinderarbeit bis weit ins 19. Jh. hinein erschreckende Ausmaße.

Dass in einer solchen armen Zeit kaum Mittel zur Erhaltung öffentlicher Gebäude aufgebracht werden konnten, erfährt man aus einem zeitgenössischen "Revisionsbericht". Darin liest man über den Zustand des Glashütter Rathauses unter anderem folgendes<sup>4</sup>:

"Man ist überrascht, dass das Gebäude, was uns auf Nachfragen bezeichnet wird, das Rathaus einer sächsischen Provinzstadt sei, die zwar allerdings zu den kleinen gehört. Man würde ohne Nachfrage in dem alten Ratsgebäude die auffällige Wohnung eines dürrtigen Häuslers wahrnehmen. Allein der nur mit Schindeln gedeckte Aufbau macht aufmerksam, dass hier noch etwas anderes zu suchen sei. Der Eingang ist eine Art Stall, durch welchen man durch eine angelehnte Stiege kommt, die auf einen Futterboden zu führen scheint, jedoch auf den Vorsaal der Ratstube führt. Über diesen Vorsaal, der jetzt wegen des eingerissenen Fußbodens nur mit größter Behutsamkeit überschritten werden kann, gelangt man durch ein schmutziges Gemach, in welchem alte Mandate gelagert sind, in die Ratsstube. Diese ist eine enge, niedrige, düstere, mit kleinen Schubfenstern versehene Stube. Eine hölzerne Decke mit vermoderten Brettern und alten Balken erregt Besorgnis, dass man hier keineswegs sicher sei. An dergleichen Wänden befinden sich Aktenablagen, wo die Akten, die der Stadtschreiber nicht bei sich hat, ohne Ordnung durcheinander liegen. Hölzerne Bänke sind an der Wand befestigt. Ein paar alte Tische und Stühle, einige Kisten und sonstiges Gerölle machen das Mobiliar aus. Überall ist Schmutz und Unsauberkeit, so dass man von Ekel ergriffen wird. Auf Vorhaltung musste der Rat zugestehen, dass noch jetzt größte Verwirrung im Depositenwesen, sowie übrigen Gegenständen der Verwaltung stattfindet".

Es ist für des Verständnis historischer Umstände immer gut, wenn man versucht sich in diese Zeit mit einigen Kenntnissen hineinzusetzen.

Dass in einer solchen armen Zeit kaum Mittel zur Erhaltung öffentlicher Gebäude aufgebracht werden Daher ist es nicht verwunderlich, dass im heutigen Glashütter Stadtarchiv keine zeitgenössische Akte über die Aufstellung der Distanzsäule vorhanden ist. Im Dresdner Staatsarchiv hat jedoch eine solche Postsäulenakte, die Glashütte betrifft, die berühmte große Makulierung vom Jahre 1876 überstanden. Um 1850 stand die Glashütter Postsäule noch auf ihrem ursprünglichen Platz. Auf einem zeitgenössischen Aquarell erblickt man sie auf dem grasbewachsenen Marktplatz etwa an der Stelle des heutigen Rathauses. Bald darauf versetzte man sie um einige hundert Meter an das untere Ortsende im Müglitztal. Der Grund lag darin, dass die alte Säule aus Ersparnisgründen zu einem "modernen Wegweiser" für die Müglitztalstraße umgestaltet wurde. Diese Straße war damals neu erbaut worden und ermöglichte nunmehr einen bequemen Fahrverkehr vom Elbtal aus bis zum Kamm des Osterzgebirges und von dort weiter nach Böhmen.

Ganz offensichtlich erhielt die alte Postsäule einen neuen Schriftblock. Auf ihm standen Richtungspfeile mit ganz neuen Entfernungsangaben, zum Beispiel zur "Bahnhof Mügeln" (dem heutigen Heidenau) im Elbtale.

Bei einer gut gemeinten, aber unsachgemäß durchgeführten Renovierung der Sandsteinsäule im Jahre 1926 malte man dicht unter das historische Wappenstück eine große Jahreszahl 1734 auf das neuere Schriftstück.

Seit 1938 stand die verunstaltete und verwitterte Säule auf einem Bruchstein-Postament vor dem neubauten Bahnhof der Normalspurbahn, welche damals die schmalspurige "gute, alte Bimmelbahn" durchs Müglitztal ablöste. Während vor der letzten historisch-getreuen Restaurierung im Jahre 1981 nur noch 19 Entfernungsangaben auf zwei Säulenseiten standen, sind es jetzt wieder über 70 Angaben. Sie sind auf alle 4 Säulenseiten verteilt, wie das bei kursächsischen "Marktsäulen" üblich und richtig ist. Die weit über die Grenzen des ehemaligen Kursachsens hinausreichenden Angaben im zeitgenössischen Stundemaß gehen im Norden bis zum damals preussischen "Franckfurth" (Frankfurt/Oder) und bis nach Berlin, im Westen über die alte Messestadt Leipzig hinaus bis zum ehemals kursächsischen "Langensaltza" (Bad Langensalza), im Süden über das benachbarte Osterzgebirgsstädtchen "Bernstein" (Bärenstein) und über die böhmische Grenze bis Prag, im Osten über "Gottleube" (Bad Gottleuba) bis hin zur ehemaligen sächsischen Landesgrenze bei Zittau und Waldau, einer großen Poststation an der bekannten "Hohen Straße" nordöstlich von Görlitz auf heutigem polnischen Staatsgebiet.

Auch längst vergessene Poststationen nennt die Glashütter Säuleninschrift. Dazu gehören "Coßdorff"

<sup>4</sup> Das war - das ist unser Glashütte. 1506 bis 1956. Glashütte 1956.

(Košdorf) an der "Hohen Straße" nördlich von Mühlberg sowie "Roth-Kretzschan" zwischen "Budißin" (Bautzen) und Görlitz. Abseits der heutigen Verkehrswege findet der interessierte Besucher heute noch dort die Gebäude des einstigen rot angestrichenen Gasthofes (Kretzschan), der Posthalterei, der Schmiede und der umfangreichen Stallungen (8901 Rothkretzschan/Post Buchholz, südöstlich von Weißenberg in der Oberlausitz).

Der Rat der bekannten Uhrenstadt Glashütte veranlasste die Erneuerung der Postdistanzsäule anlässlich der 475. Wiederkehr der Verleihung des Stadtrechtes im Jahre 1981. Da die stark verfallene und verstümmelte barocke Säule nur noch in groben Umrissen ihrem ursprünglichen Aussehen ähnelte, wurde der Dresdner Bildhauerwerkstatt Hempel eine fachgerechte, historisch-einwandfreie Restaurierung übertragen. Bei der Überwachung und Anleitung dieser Instandsetzungsarbeiten wurden die Mitarbeiter des Dresdner Instituts für Denkmalpflege tatkräftig von Laienforschern unterstützt, die sich seit 1964 in der "Forschungsgruppe Kursächsische Postmeilensäulen" im Kulturbund der DDR zusammengeschlossen haben. Ihnen gelang es, die ursprünglichen Entfernungsangaben der Glashütter Distanzsäule zu rekonstruieren. In mühevoller und zeitaufwendiger Arbeit wurden viele zeitgenössische Archivalien mit Originalmessungen und Entfernungsberechnungen Zürnens ausgewertet. Zu Rate gezogen wurden auch die Inschriften kursächsischer Distanzsäulen in der weiteren Umgebung Glashüttes. Sie stehen in Pirna, Dohna, Berggießhübel, Bad Gottleuba, Bärenstein, Frauenstein, Marienberg, Annaberg, Freiberg und Tharandt. 1989 finanzierte die Firma A. Lange & Söhne die bislang letzte Restaurierung. Dabei wurde die Säule erneut versetzt und befindet sich an der S178 nahe der Kreuzung Hauptstraße Dresdner Str. am Haus der Uhr.

### **Lauenstein:**

Die kleine arme Stadt **Lauenstein** brachte sehr viel Dickfelligkeit und Nerven gegen die kursächsischen Forderungen auf und schaffte es, sich den nachdrücklichen Forderungen zu widersetzen. Lauenstein besaß als eine der wenigen Städte Sachsens keine Distanzsäule.

### **Distanzsäule Liebstadt:**

Die Liebstädter Säule wurde, wie vorgeschrieben, 1732 auf dem Markt errichtet und stand dort nachgewiesen bis 1843. Sie war verwittert und wurde danach abgerissen. Teile davon verwendete man für das 1872 errichtete Kriegerdenkmal. Dieses Denkmal wurde in der DDR 1947 abgerissen und das Material für das Feuerwehrhaus mit verwendet. Bei Bauarbeiten 1985 fand man Reste der Säule im Bauschutt und es regte sich in der Bevölkerung der Wunsch, die Säule zu rekonstruieren. Erst im Jahre 2019 konnte mit Eigenmitteln und EU-Fördergeldern dieser Wunsch realisiert werden.

### **Distanzsäule Königstein:**

Die Postdistanzsäule von Königstein wurde im Jahre 1727 an der kleinen Bielatalbrücke aufgestellt. Sie wurde 1921 durch das Aufbringen einer Schutzschicht aus Ölfarbe unsachgemäß restauriert. Die Ölfarbe beschleunigte den Verfall, so dass die Säule 1956 durch die Pirnaer Bildhauerwerkstatt Manka erneuert wurde. Dabei wurden die 1921 ebenfalls unsachgemäß aufgetragenen Inschriften entfernt und die originalen Entfernungsangaben wieder frei gelegt. Nach der Sanierung trug die Säule 73 Entfernungsangaben. Aufgrund von Vorschlägen der Königsteiner Einwohner wurde die Distanzsäule nach Abschluss der Erneuerung auf den Platz vor der Sparkasse (ehemals Platz der Jugend) umgesetzt. 1976 erfolgte eine erneute Instandsetzung von dem Bildhauermeister Werner Hempel aus Dresden. Das Wappenstück der Originalsäule ist im Ostergebirgsmuseum im Schloss Lauenstein ausgestellt.



**Abb. 2.1.47:** Die Distanzsäule in Glashütte 2019.



**Abb. 2.1.48:** Die Distanzsäule in Liebstadt 2019.



**Abb. 2.1.49:** Die Distanzsäule in Königstein 2008.



**Distanzsäulen Pirna<sup>5</sup>:**

Über die Errichtung der Postsäulen im Raum Pirna geben interessante Akten des Stadtarchivs Auskunft. Aus ihm geht hervor, dass Zürner bei der ihm übertragenen Aufgabe in Pirna große Schwierigkeiten zu überwinden hatte. Die Anordnung zur Errichtung steinerner Postsäulen wurde offensichtlich vom Rat der Stadt Pirna als eine fürstliche Laune betrachtet, deren Kosten die getreuen Untertanen zu tragen hatten. Daher setzte man der Angelegenheit passiven Widerstand entgegen, um sie nach Möglichkeit bis zum St. Nimmerleinstag hinauszuzögern.



**Abb. 2.1.50:** Diese Distanzsäule stand ursprünglich an der Einmündung der Breiten Straße in die F 172. Heute steht sie in der Grünanlage an der Jakobäerstr. Es ist ihr 4. Standort.

Am Anfang der Akte liegt der kurfürstliche Erlass vom 19. September 1721, in dem die Errichtung steinerner Postsäulen angeordnet wurde. Die Vollmacht dafür erhält der "Land- und Grenzkommissar" Adam Friedrich Zürner. Er übersandte am 15. Januar 1722 dem Pirnaer Amtmann Schubarth das ihm vom Kurfürsten erteilte Ermächtigungsdekret. Dazu schrieb er, dass es bei der Anfertigung der steinernen Postmeilensäulen darauf ankäme, "dass das Werk im ganzen Lande egal werde". Daher schlug er vor, alle Postsäulen und Meilensteine bei den Dresdner Steinmetzmeistern Hamm und Kretzschmar aus Elbsandstein anfertigen zu lassen. Mit ihnen habe er Festpreise für jedes Stück vereinbart. Zwar leitete der Amtmann dieses Schreiben dem Rat der Stadt Pirna zu, doch der reagierte überhaupt nicht darauf.

Nachdem 11 Monate verstrichen waren, erinnerte ihn Zürner am 19. Dezember 1722 an die Verpflichtung, vor jedes der vier Stadttore eine große, wappengeschmückte Distanzsäule setzen zu lassen. Erst nach zwei Monaten antwortete ihm der Rat ausweichend, dass er gesonnen sei, solche Säulen durch Pirnaer Steinmetzen anfertigen zu lassen. Darüber wolle er erst noch genauere Erkundigungen einziehen. Nachdem Zürner im April 1723 erneut gemahnt hatte, schrieb ihm der Rat, man habe bisher auf seinen persönlichen Besuch gewartet und auch schon "zwei Hauptsäulen verfertigen lassen bis auf die Wappen". Mehr Säulen seien nicht nötig, "denn bei dem Elb- und Schiffthor fließet die Elbe hart vorbei und gehet keine Straße daselbst".

Ein weiteres Jahr verstrich, in dem der Pirnaer Rat auf Anfragen und Mahnungen nicht reagierte. Daher forderte ihn Zürner im Juli 1724 energisch auf, umgehend die Distanzschriften auf den zwei großen Säulen

anbringen zu lassen. Eine dritte Distanzsäule solle baldigst vor dem Elbtore aufgestellt werden, da er "die Hoch- und Vielgelehrten Herren mit Ungelegenheit gerne verschonet wissen möchte".

Daraufhin jammerte der Rat am 1. August 1724 Zürner vor, man habe doch bereits vier Meilensteine anfertigen lassen. Je eine große Postsäule stünden vorm Obertor und vorm Dohnaischen Tor. Oberdies seien eine Ganzmeilensäule und ein Viertelmeilenstein an der Fernstraße aufgestellt worden, die von Dresden über Pirna nach Königstein führe. Man sehe sich nicht in der Lage, die hohen Kosten für eine dritte Distanzsäule vorm Elbtore aufzubringen.

Zürner besuchte daraufhin mehrmals die Stadt Pirna und gab Hinweise zur Beschriftung und Aufstellung der Säulen. Wiederholt mahnte Zürner wegen der Aufstellung einer dritten Pirnaer Distanzsäule nahe des Elbtors. Der Rat ließ sie schließlich im September 1729 errichten und gleich weiß anstreichen, aber keine einzige Inschrift anbringen. Zürner, dem dieser neuerliche Verstoß nicht verborgen blieb, ordnete im Januar 1731 an, dass die Inschriften umgehend eingehauen und die Säule dann nochmals gestrichen werden solle. Ende Oktober 1731 kam Zürner zum vierten Male nach Pirna, kontrollierte die gesetzten Postmeilensäulen und überzeugte sich, ob seine Anweisungen befolgt worden waren. Unter den 73 Inschriften der Elbtorssäule gab es auf zwei Säulenseiten Entfernungsangaben für die Elbschiffahrt. Das gab es unseres Wissens auf keiner anderen kursächsischen Distanzsäule. Zur richtigen Bemessung dieser Entfernungen wurde der Rat erfahrener Schiffsleute eingeholt.

Eine dritte Seite der Elbtorsäule erfasste Ortschaften, die jenseits des Elbstromes lagen. Folglich stand am Beginn der Distanzschriften: "Von Pirna über die Fähre und zu Lande nach". Die Straßenverbindungen führten über Pillnitz elbabwärts nach der Residenzstadt "Dreßden", über Radeberg und Königsbrück durch die Niederlausitz bis zur alten Messestadt "Franckfurth" an der Oder. Ein weiterer Straßenzug

<sup>5</sup> Erstellt unter Verwendung von [2.10]

führte über Lohmen, Stolpen, Bischofswerda, "Budißin" nach Görlitz und weiter nach Schlesien. Schließlich ging es über Hohnstein, Sebnitz nach dem böhmischen Schluckenau und weiter bis Zittau.

Auf der vierten Seite der Elbtorsäule standen 22 Entfernungsangaben. Die Straßen führten "Durch Pirna zu Lande nach" Königstein und Schandau, über die große Poststation "Zehißt" (Zehista) und "Gießhübel" (Berggießhübel) nach Böhmen bis "Praag". Ober Liebstadt und "Bernstein" (Bärenstein) kam man nach Altenberg. Zum böhmischen "Carlsbad" führte die Route über Dohna, Dippoldiswalda, Frauenstein, Annaberg und "Wiesenthai" (Oberwiesenthal).

Interessant ist eine zeitgenössische Aufstellung über die Herstellungskosten der Säule vor dem Elbtor:

| Taler | Groschen | Pfennige |
|-------|----------|----------|
| 17    | -        | -        |
| 11    | -        | -        |
| 3     | 8        | -        |
| 4     | 6        | -        |
| -     | 26       | -        |
| 2     | 4        | 6        |
| -     | 6        | -        |
| -     | 15       | -        |
| <hr/> |          |          |
| 39    | 17       | 8        |

Dem Steinmetz Schindler incl. Stein  
dem Bildhauer Benjamin Gottlieb Marge  
Maurerarbeit  
Steine zum Grunde incl. 10 Fuhren Horzeln u. Orts-  
teine  
1 Fuhre Kalk, 2 Fuhren Sand  
Tagelöhner  
4 Klammern  
Tiebel (Dübel)

Aus weiteren Abrechnungen ist ersichtlich, dass der Rat der Stadt Pirna bis zum Jahre 1729 acht steinerne Postmeilensäulen auf städtischer Flur setzen ließ.

Die drei großen Distanzsäulen kosteten je 40 Taler, eine Ganzmeilensäule vor der Brettmühle kam 5 Taler, eine Halbmeilensäule kam ebenfalls 5 Taler. Schließlich wurden noch 3 Viertelmeilensteine zu je 4 Talern aufgestellt.

Was wissen wir von den beiden verschwundenen Pirnaer Distanzsäulen?

Bis heute fand man keine Abbildung der großen Torsäule, die vor dem einstigen Obertor am heutigen "Tischerplatz" stand. Sie trug nur 6 Entfernungsangaben, die aktenkundig sind. Zürner inspizierte sie bei einem ersten Besuch in Pirna am 23. September 1724 und ordnete verschiedene Verbesserungen an. Auf die Dauer nicht bewährt hat sich die Zürnersche Anweisung, die steinernen Säulenteile mit Eisenklammern zu verbinden. Das rostende Eisen entfaltete eine ausgesprochene Sprengwirkung und trug zum vorzeitigen Verfall vieler Postsäulen bei. Noch zur Mitte des vorigen Jahrhunderts stand die Säule vor dem Grundstück Tischerplatz Nr. 15. 1901 wird in der Lokalzeitung angenommen, dass die form-schöne, barocke Postsäule "der Zerstörungswut anheimgefallen sei."

Die verschwundene Distanzsäule am Pirnaer Elbtor, die der sparsame Stadtrat erst 1729 errichten ließ und deren Entfernungsangaben auf Zürners Drängen gar erst 1731 eingemeißelt wurden, ist uns aus vielen zeitgenössischen Elbansichten bekannt. Hell von der Abendsonne beleuchtet wird sie auf dem um 1750 entstandenen Canaletto-Bild "Blick auf Pirna von Copitz aus". Als um 1850 der hohe Damm der Elbtaleisenbahn vor der Pirnaer Elbseite aufgeschüttet wurde, erhielt die Säule einen nahegelegenen Standort an der Fährüberfahrt. Bisher konnten keine Nachrichten darüber aufgefunden werden, wann und warum diese interessante Distanzsäule beseitigt worden ist. Vermutlich hat man sie 1875 beim Elbbrückenbau zerschlagen, da sie beim Bau einer Zufahrtsrampe "im Wege stand".

Ungefährdet vom Straßenverkehr steht die letzte Pirnaer Distanzsäule seit 1956 in den gepflegten Grünanlagen am Eingang der Jacobäerstraße. Hier bildet das Kulturdenkmal aus den Anfängen unseres heute hochentwickelten Verkehrswesens einen künstlerischen Akzent am Rande der Pirnaer Altstadt und ist der Betrachtung gut zugänglich. Das ist bereits der vierte Standort dieser Säule.

#### **Distanzsäule Bad Schandau:**

Die Distanzsäule in Bad Schandau wurde als letzte Säule erst 1754 für 41 Taler und 17 Groschen auf dem Marktplatz errichtet.

Was ist aus dieser Postsäule geworden?

Man weiß, dass der Schandauer Marktplatz im 18. und 19. Jh. mehrfach durch Aufschüttungen erhöht und neu gepflastert worden ist. Beispielsweise fasste 1790 der Schandauer Stadtrat den Beschluss, den Markt und "die zuführenden Gassen zu erhöhen, um "dem Abzug des Wassers aus hiesigem Städtchen mittels ovaler gepflasterter Rinnen einen anderen Gang zu geben" und auch .. beim Austritt des Elbstromes einen besseren Abfall des Geflütes zu bewerkstelligen". Da der Stadtrat die Kosten für eine Höhersetzung der Postsäule scheute, verschwand sie wahrscheinlich allmählich im Erdboden. Es ist denkbar, das Oberreste der um 1875 als "nutzlos" beseitigten Säule noch heute unter dem mehrfach aufgeschütteten Schandauer Marktplatz liegen, und Hoffnung auf eine Rekonstruktion der Säule machen. Leider konnte von der Schandauer Säule dafür bisher noch keine Distanztabelle aufgefunden werden.

Um den Erhalt der Postsäulen bemüht sich heute die **Forschungsgruppe Kursächsische Postmeilen-säulen e. V.**, Dresden, die 200 Säulen betreut.



### 2.1.3.7 Beschriftung einiger Distanzsäulen

Die Säulen sind ca. 4,50 m hoch. Sie tragen über Eck ein goldumrandetes farbiges Wappenstück mit den Wappen Kursachsens und Polen-Litauens. Unter der Königskrone steht der Namenszug AR (Augustus Rex).

Zunächst erscheint die Angabe der Entfernungen in Stunden (St.) ungewöhnlich, als hätte Zürner die jeweiligen Strecken mit der Uhr in der Hand abgefahren. Tatsächlich ist die Stundenangabe, wie vorn erläutert, ein Entfernungsmaß: 1 sächsische Meile = 2 Stunden = 9,062 km, d. h. 1 Stunde = 4,531 km. Real entsprach die Stunde der Entfernung, die eine Postkutsche ungefähr in einer Stunde zurücklegte. Auch geübte Wanderer schafften diese Entfernung zu Fuß. Mit diesem Wissen erscheinen uns die Angaben sehr gut verständlich. Die nächste Reiseinformation ist durch die Linien zwischen den Orten gegeben. Die dadurch entstehenden Gruppen von Orten liegen jeweils an einer gemeinsamen Route. Die Linien trennen also unterschiedliche Straßen. Vor manchen Orten stehen Zahlen. Sie geben die Anzahl der Poststationen für die Pferdewechsel an. Sind die Zahlen in Klammern gesetzt, so liegt die Station an einer Nebenstrecke, also außerhalb der jeweiligen Postroute.

#### 2.1.3.7.1 Distanzsäule Bad Gottleuba

Siehe Abb. 2.1.41

|                    |            |                   |                    |            |                 |
|--------------------|------------|-------------------|--------------------|------------|-----------------|
| <b>Seite 1</b>     |            |                   |                    |            |                 |
| Von Gottleube nach |            |                   | Gr.                |            |                 |
| Gießhübel          | St. 5/8    |                   | Cl. Marienschein   | 5 St. 3/4  | [Kl. Bohosudov] |
| Pirna              | 3 St. 1/8  |                   | Töplitz            | 7 St. 1/4  | [Teplitz]       |
| Stolpen            | 6 St. 3/4  |                   | Tux                | 9 St. --   | [Duchcov]       |
| Bischoffswerda     | 9 St. 3/4  |                   | Brix               | 11 St. 5/8 | [Most]          |
| (1) Budißin        | 13 St. 1/4 | [Bautzen]         | Satz               | 17 St. --  | [Zatec]         |
| Reichenbach        | 20 St. 3/8 |                   | Karlsbad           | 31 St. 1/8 | [Karlovy Vary]  |
| 2. Görlitz         | 23 St. 1/2 |                   | 1731               |            |                 |
| 3. Walda           | 28 St. 1/2 |                   | <b>Seite 4</b>     |            |                 |
| Gr.                |            | [Grenze]          | Von Gottleube nach |            |                 |
| 8. Breßlau         | St. --     | [Wroclaw]         | Liebstadt          | 1 St. 3/4  |                 |
| Lauban             | 28 St. 7/8 | [Lubaň]           | Dippoldiswalda     | 5 St. 3/8  |                 |
| Königstein         | 3 St. 7/8  |                   | (1) Freiberg       | 11 St. 3/8 |                 |
| Schandau           | 5 St. 3/8  |                   | 2. Chemnitz        | 19 St. 1/8 |                 |
| Sebnitz            | 8 St. 1/8  |                   | 3. Zwickau         | 27 St. --  |                 |
| Gr.                |            |                   | 5. Plauen          | 36 St. --  |                 |
| Schluckenau        | 11 St. 1/2 | [Šluknov]         | Nürnberg           | St.--      |                 |
| Rumburg            | 13 St. 3/4 | [Rumburg]         | -----              |            |                 |
| (1) Zittau         | 18 St. 1/2 |                   | Dohna              | 3 St. 1/4  |                 |
| 1731               |            |                   | (1) Dreßden        | 6 St. 3/4  |                 |
| <b>Seite 3</b>     |            |                   | 2. Meißen          | 11 St. 3/4 |                 |
| Von Gottleube nach |            |                   | 3. Wurtzen         | 25 St. 1/8 |                 |
| Lauenstein         | 2 St. 1/8  |                   | 4. Leipzig         | 31 St. 1/8 |                 |
| Geißing            | 4 St. 1/4  |                   | 5. Merßeburg       | 37 St. 1/4 |                 |
| Altenberg          | 4 St. 3/4  |                   | 10. Langensaltza   | 62 St. 3/4 |                 |
| Rechenberg         | 9 St. 1/8  |                   | -----              |            |                 |
| (1) Marienberg     | 17 St. 1/8 |                   | 6. Halla           | 39 St. --  | [Halle]         |
| (2) Annaberg       | 20 St. 7/8 |                   | Magdeburg          | St. --     |                 |
| Wiesenthal         | 25 St. 5/8 | [Oberwiesenthal]  | -----              |            |                 |
| Gr.                |            | [Grenze]          | Gr. Hayn           | 13 St. 5/8 |                 |
| Joachimsthal       | 27 St. 3/8 | [Jáchymov]        | 4. Torgau          | 25 St. 1/8 |                 |
| Schlackenwerda     | 29 St. 1/4 | [Ostrov nad Ohří] | 6. Wittenberg      | 35 St. 1/2 |                 |
| 3. Karlsbad        | 31 St. --  | [Karlovy Vary]    | -----              |            |                 |
| 4. Eger            | St. --     | [Cheb]            | Elsterwerda        | 18 St. --  |                 |
| -----              |            |                   | 4. Sonnewalda      | 25 St. 1/4 |                 |
| Frauenstein        | 9 St. 3/4  |                   | 5. Luckau          | 29 St. 3/4 |                 |
| 1731               |            |                   | Baruth             | 36 St. 1/8 |                 |
| <b>Seite 2</b>     |            |                   | Berlin             | 48 St. 3/4 |                 |
| Von Gottleube nach |            |                   | 1731               |            |                 |
| (1) Petterswalda   | 2 St. --   | [Petrovice]       |                    |            |                 |
| Gr.                |            |                   |                    |            |                 |
| 2. Außig           | 6 St. --   | [Ústí n. L.]      |                    |            |                 |
| 3. Labasitz        | 10 St. 5/8 | [Lobositz]        |                    |            |                 |
| 4. Budin           | 13 St. 3/4 | [Budyně n. Ohří]  |                    |            |                 |
| 5. Welbern         | 17 St. --  | [Velvary]         |                    |            |                 |
| 6. Turschken       | 20 St. 5/8 | [Tursko]          |                    |            |                 |
| 7. Prag            | 24 St. 1/4 | [Praha]           |                    |            |                 |
| -----              |            |                   |                    |            |                 |

**2.1.3.7.2 Distanzsäule Berggießhübel**

Siehe Abb. 2.1.43

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Seite 1</b><br>Von Gießhübel nach<br>1. Dreßden 6 St. 1/8<br>2. Meißen 11 St. 7/8<br>Oschatz 18 St. 7/8<br>6. Wurtzen 24 St. 7/4<br>7. Leipzig 30 St. 1/4<br>Magdeburg 63 St. --<br>Hamburg 125 St. --<br><br>1727                                                                                                                                           | <b>Seite 2</b><br>Von Gießhübel nach<br>Grenze 2 St. --<br>1. Peterswalda 2 St. 3/8 [Petrovice]<br>2. Außig 6 St. 3/8 [Ústí n. L.]<br>3. Lobositz 11 St. 3/8 [Lovosice]<br>4. Budin 15 St. 1/2 [Budyně]<br>5. Melbern 19 St. 3/4 [Welwarn Fehler)<br>- Velvary]<br>6. Turschken 22 St. 3/8 [Tursko]<br>7. Prag 25 St. 1/2 [Prahá]<br><br><hr/> 1. Zehist 1 St. 7/8<br>2. Dreßden 6 St. 3/8<br>3. Freiberg 15 St. --<br>4. Chemnitz 23 St. --<br>5. Zwickau 30 St. 5/8<br>6. Plauen 39 St. --<br>Grenze 45 St. --<br>Hof<br>Nürnberg<br><br><hr/> Königstein Vestung 2 St. 7/8<br>Königstein 3 St. 1/8<br>Gottleube -- St. 5/8<br>Liebstadt 2 St. 3/8<br><br>1727 |
| <b>Seite 3</b><br>Von Gießhübel nach<br><br>Grenze 2 St. --<br>1. Peterswalda 2 St. 3/8 [Petrovice]<br>Arbisau 6 St. -- [Varvažov]<br>2. Töplitz 8 St. [Teplice]<br>Mierschwitz 11 St. -- [Mirošovice]<br>Laun 18 St. -- [Louny]<br>Jungfern Teinitz 22 St. -- [Panenský Týnec]<br>Schlan 26 St. -- [Slaný]<br>Prag 29 St. -- [Prahá]<br>Wien 118 St.--<br>1727 | <b>Seite 4</b><br>Von Gießhübel nach<br><br>1. Pirna 2 St. 5/8<br>Stolpen 6 St. 1/4<br>2. Bischoffswerda 9 St. --<br>3. Budizin 13 St. 7/8 [Bautzen]<br>4. Reichenbach 19 St. 7/8<br>5. Görlitz 23 St. --<br>6. Waldau 28 St. --<br>Grenze 29 St. 5/8<br><br>1727                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

**2.1.3.7.3 Grenzsäule Hellendorf**

Siehe Abb. 2.1.29

|                                                                         |                                                                                                                  |                                                                                                                                                         |
|-------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Linke Seite</b><br><br>Peterswald<br>3/4 St.<br><br>Töplitz<br>6 St. | <b>Vorderseite</b><br><br>Zehista<br>3 3/8 St.<br><br>Pirna<br>4 1/8 St.<br><br>Dresden<br>8 1/2 St.<br><br>1820 | <b>rechte Seite</b><br><br>Peterswalda<br>3,8 km<br><br>Teplitz<br>26,7 km<br>➡<br>Zehista<br>16,2 km<br><br>Pirna<br>19,5 km<br><br>Dresden<br>38,3 km |
|-------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Wenn man die von Zürner verwendete Technik berücksichtigt, so bekommt man eine Achtung vor dem Fleiß und dem Können dieses Pioniers des Straßenwesens, denn er fuhr die Strecken mit dem Messwagen persönlich ab und leitete alle Maßnahmen bis zur Aufstellung und Abnahme der Säulen. Auch das Zeichnen der Karten wurde von ihm überwacht.



**2.1.3.8 Postmeilensteine an der Alten Dresden-Teplitzer Poststraße****2.1.3.8.1 Zustand der Meilensteine 2006 und 2013**

**Abb. 2.1.51:** Postdistanzsäule in Dohna auf dem Markt 2006.



**Abb. 2.1.52:** Viertelmeilenstein Nr. 7 in Dohna 2006.



**Abb. 2.1.53:** Ganzmeilensäule Nr. 8 bei Köttewitz 2013.



**Abb. 2.1.54:** Viertelmeilenstein Nr. 9 in Seidewitz (Eulmühle) 2006.



**Abb. 2.1.55:** Halbmeilensäule Nr. 10 nach Niederseidewitz 2013.



**Abb. 2.1.56:** Viertelmeilenstein Nr. 11 bei Gersdorf 2013



**Abb. 2.1.57:** Ganzmeilensäule Nr. 12 am Ehrlichteich 2012.



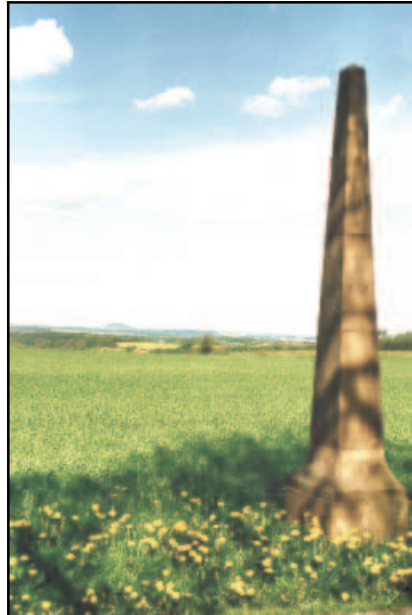
**Abb. 2.1.58:** Viertelmeilenstein Nr. 13 bei Göppersdorf 2013.



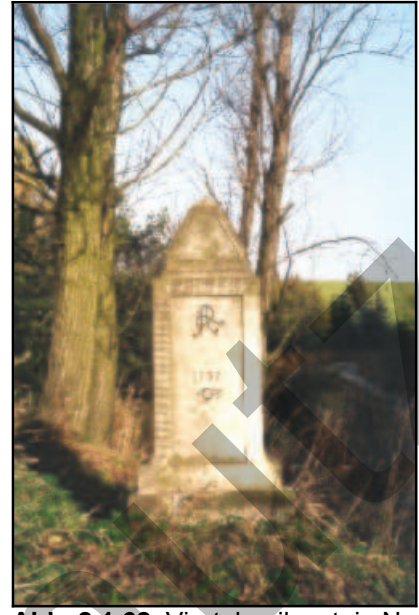
**Abb. 2.1.59:** Halbmeilensäule Nr. 14 vor Börnersdorf 2013.



**Abb. 2.1.60:** Viertelmeilenst. Nr. 15 Börnersdorf 2006.



**Abb. 2.1.61:** Ganzmeilensäule Nr. 16 bei Breitenau 2006.



**Abb. 2.1.62:** Viertelmeilenstein Nr. 17 nach Breitenau 2006



**Abb. 2.1.63:** Halbmeilensäule Nr. 18 vor Fürstenwalde 2013.



**Abb. 2.1.64:** Viertelmeilenstein Nr. 19 bei Fürstenwalde 2013.



**Abb. 2.1.65:** Beschilderung der Meilensteine ab 2012.

#### 2.1.3.8.2 Position der Meilensteine

| Ort             | Aufstellung; Abb. Nr., UTM-Koordinaten (Ost 04...; Nord 56...; Höhe in m)                                                                  |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Dohna           | Postdistanzsäule auf dem Markt (Abb. 2.1.51); 19653; 45439; 165                                                                            |
| Dohna           | Viertelmeilenstein <b>Nr. 7</b> , Vom Markt die Leschestraße bergab, weiter auf die Poststraße. (Abb. 2.1.52); 20134; 45469; 156           |
| Köttewitz       | Ganzmeilensäule <b>Nr. 8</b> , an der Straße in Richtung Niederseidewitz (Abb. 2.1.53). 21476; 43669; 191                                  |
| Niederseidewitz | Viertelmeilenstein <b>Nr. 9</b> an dem Weg nach Niederseidewitz hinter der Eulmühle (Abb. 2.1.54); 22966; 42188; 216                       |
| Nentmannsdorf   | Halbmeilensäule <b>Nr. 10</b> an der Straße von Niederseidewitz nach Nentmannsdorf (Abb. 2.1.55); 22039; 40170; 280                        |
| Gersdorf        | Viertelmeilenstein <b>Nr. 11</b> bei Borna-Gersdorf. Verschollen und nachgefertigt durch die DEGES 2012 (Abb. 2.1.56); 0421190; 33063; 348 |
| Ehrlichtteich   | Ganzmeilensäule <b>Nr. 12</b> am Teich (Abb. 2.1.57); 21295; 36269; 369                                                                    |



|              |                                                                                                                                                                                                                                               |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Göppersdorf  | Viertelmeilenstein <b>Nr. 13</b> bei Göppersdorf-Wingendorf. Verschollen, nachgefertigt durch die DEGES nach dem Autobahnbau. Aufgestellt neben der Wirtschaftswegbrücke über die Autobahn. (Abb. <a href="#">2.1.58</a> ); 21143; 33946; 409 |
| Börnersdorf  | Halbmeilensäule <b>Nr. 14</b> , an der Straße vor Börnersdorf aus Richtung Göppersdorf (Abb. <a href="#">2.1.59</a> ); 21253; 32530; 477                                                                                                      |
| Börnersdorf  | Viertelmeilenstein <b>Nr. 15</b> , an der Straße in Börnersdorf vor dem Ortsausgang in Richtung Breitenau (Abb. <a href="#">2.1.60</a> ); 21125; 30600; 525                                                                                   |
| Breitenau    | Ganzmeilensäule <b>Nr. 16</b> , an der Straße zwischen Breitenau und Liebenau (Abb. <a href="#">2.1.61</a> ); 21923; 28322; 602                                                                                                               |
| Breitenau    | Viertelmeilenstein <b>Nr. 17</b> , an dem Weg von Breitenau nach Fürstenwalde (Abb. <a href="#">2.1.62</a> ); 21255; 26653; 572                                                                                                               |
| Fürstenwalde | Halbmeilensäule <b>Nr. 18</b> , Straße zwischen Liebenau und Fürstenwalde (Abb. <a href="#">2.1.63</a> ); 20631; 24723; 672                                                                                                                   |
| Fürstenwalde | Viertelmeilenstein <b>Nr. 19</b> Verschollen, nachgefertigt durch die DEGES nach dem Autobahnbau 2012 (Abb. <a href="#">2.1.64</a> , <a href="#">2.1.65</a> ); 20488; 23398; 687                                                              |

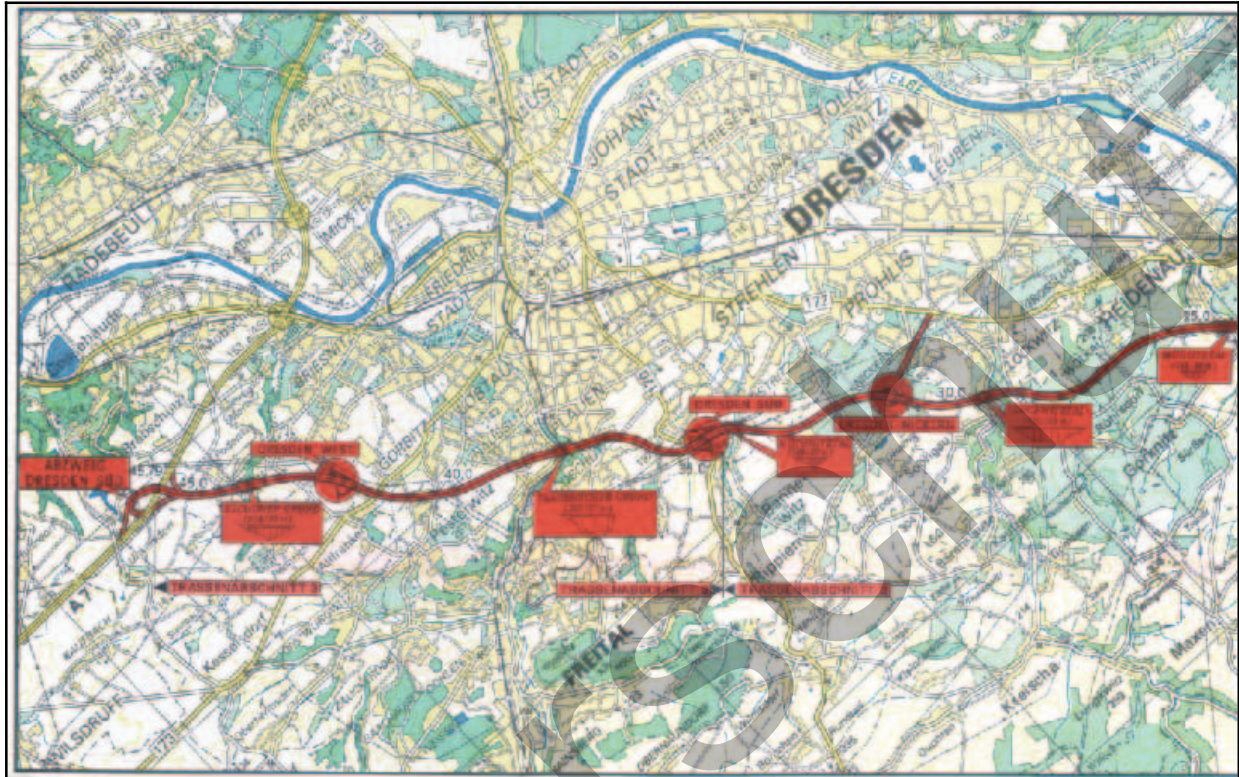
Tabelle 2.1: Zusammenstellung der Postmeilensteine der Region

## 2.1.4 Autobahn A17

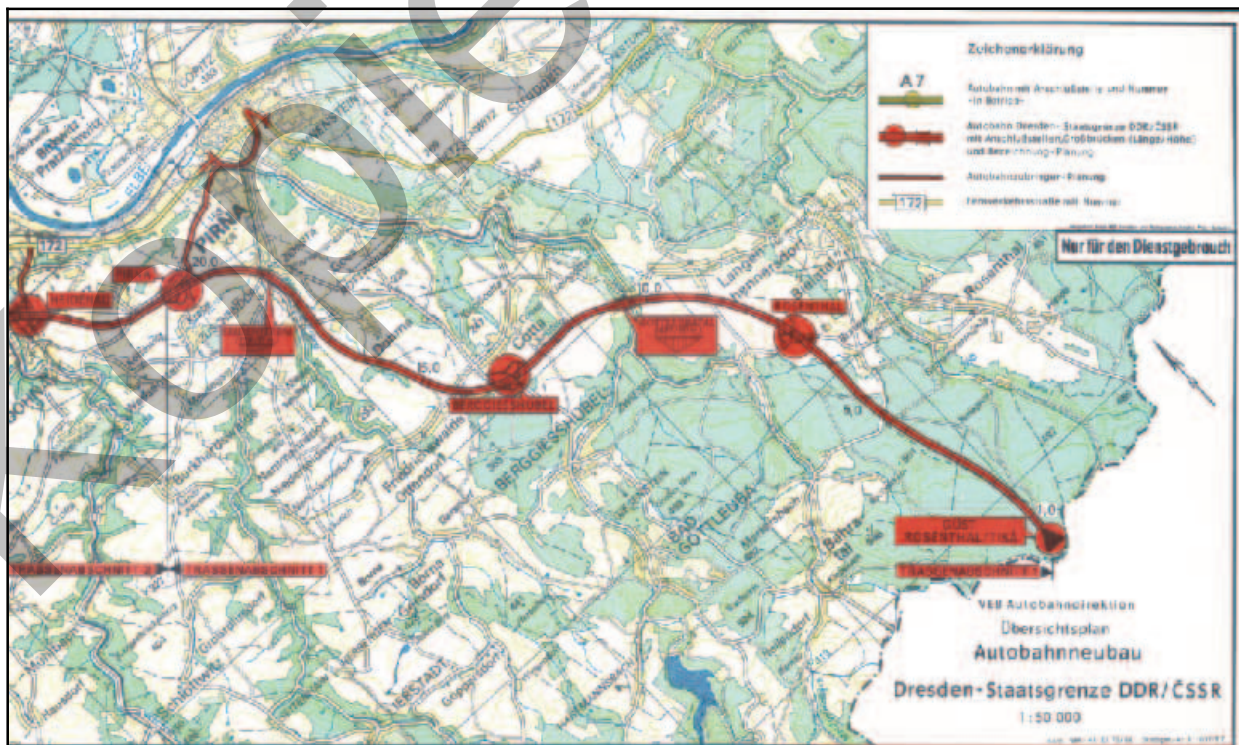
### 2.1.4.1 Erste Planungen

Erste Planungen für die Trasse Dresden-Prag stammen aus dem Jahr 1938 und führten zu einem Entwurf einer südlichen Trasse von Dresden (Freital, Bannewitz, Heidenau, Pirna) und einer nördlichen Trasse (Dresdner Heide, Eschdorf, Pirna). 1940 wurde die nördliche Trasse genehmigt, aber der Bau wurde wegen des Krieges nie begonnen.

Nach 1960 wurden in der DDR Studien zu einer Autobahn Dresden-Lovosice (Prag) durchgeführt. Konkrete Planungen erfolgten jedoch erst nach einem Ministerratsbeschluss 1967.



**Abb. 2.1.66:** Verlauf der westlichen Südvariante nach den Planungen der DDR 1987, Teil 1. Archiv Sächs. Landesamt für Straßenbau und Verkehr.



**Abb. 2.1.67:** Verlauf der westlichen Südvariante nach den Planungen der DDR 1987, Teil 2. Archiv Sächs. Landesamt für Straßenbau und Verkehr.



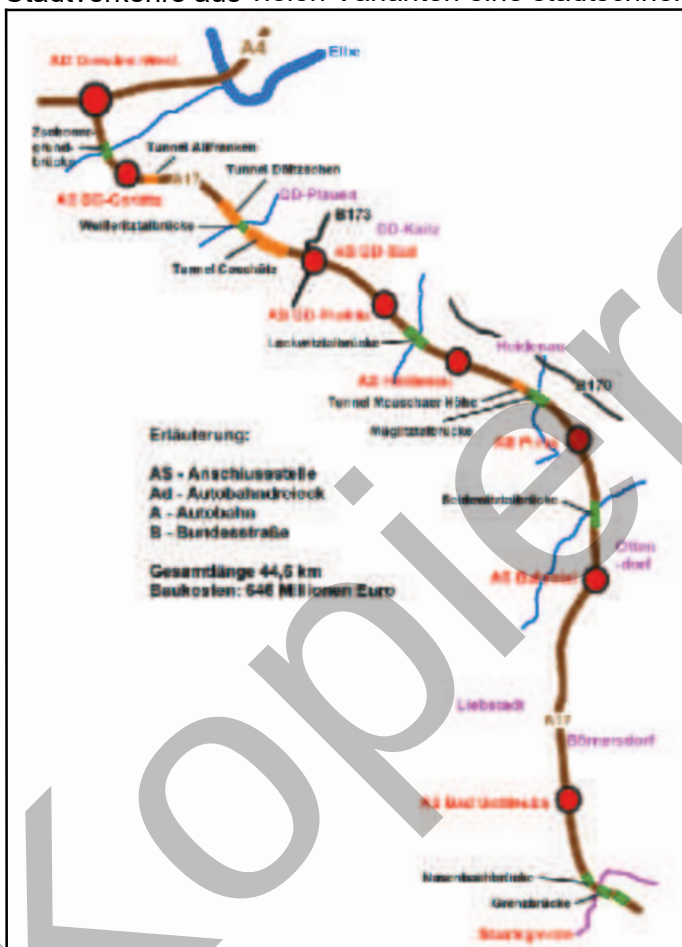
Untersucht wurden durch den **VEB Autobahndirektion** mehrere Varianten: Die nördliche Variante mit einer Trassenführung vom Autobahndreieck Dresden-Nord ausgehend durch die Dresdner Heide in Richtung Pirna und zwei südliche Varianten. Beide südliche Varianten begannen an der Autobahn Dresden-Karl-Marx-Stadt, führten auf die Südhöhe bei Dresden und trennten sich westlich von Pirna in eine westliche (ohne Großbrücke) und östliche Variante (mit Großbrücke über die Gottleuba), um sich bei Langenhennersdorf wieder zu vereinen. Bei Rosenthal war der Grenzübergang geplant.

Bis Heidenau haben die Strecken ungefähr den gleichen Verlauf. Aber sie unterscheiden sich erheblich in der konkreten Ausführung. Am deutlichsten ist dies bei der Tunnel-Brücken-Tunnel Ausführung in Coschütz, wo in dem DDR-Entwurf eine oberirdische Streckenführung mit größeren Beeinträchtigungen von Umwelt und Bevölkerung vorgesehen war. Das betraf übrigens die gesamte Strecke. Die DDR-Variante überquerte bei Langenhennersdorf mit einer großen Brücke die Gottleuba und führte am Kalbenberg vorbei bei dem heutigen kleinen **Grenzübergang bei Rosenthal-Tyssa** die Grenze.

Die Planungsarbeiten an der favorisierten westlichen Südvariante erstreckten sich bis in die 1980er Jahre und wurden mit der Regierung der CSSR Ende der 1980er Jahre auch abgestimmt. Eine öffentliche Diskussion der Planung erfolgte nicht, wodurch die Planung in der Bevölkerung auch nicht bekannt war. Es ist fraglich, ob eine Realisierung überhaupt möglich gewesen wäre.

### 2.1.4.2 Bau der A 17

Nach der Wiedervereinigung wurde der Bau wegen des sprunghaft angestiegenen LKW-Verkehrs auf der Bundesstraße 170 dringend. Anknüpfend an die Planungen der DDR wurden zur Entlastung des Stadtverkehrs aus vielen Varianten eine stadtschneidende Trasse bei Dresden ausgewählt.



**Abb. 2.1.68:** Die Autobahn A17 auf dem Gebiet von Sachsen mit ihren Bauwerken.

Der Abschnitt von Pirna bis zur Staatsgrenze wurde aus Gründen des Landschaftsschutzes weiter westlich geplant, da die ursprüngliche Trassenführung die Nationalparkregion Sächsische Schweiz und das geschützte Gebiet der Tiské stěny (Tyssaer Wände) berührt hätte.

Gegen den Bau der Autobahn formierte sich ein Netzwerk aus mehreren Bürgerinitiativen und Umweltschutzgruppen (unter anderem die Grüne Liga), während vor allem vom Bundestag, dem Bundesverkehrsministerium und dem sächsischen Kabinett das Projekt auf Drängen der Wirtschaft vorangetrieben wurde. Eine stadtschneidende Variante der A 17 wurde vom Dresdner Stadtrat mehrheitlich und wiederholt abgelehnt, da er unter anderem unvertretbare Lärm- und Luftbelastungen befürchtete.

Daraufhin wurde eine Bürgerinitiative für den Bau der A17 gegründet, die gemeinsam mit Teilen der Dresdner CDU-Stadtspitze einen Bürgerentscheid für den Bau der A17 initiierte. Am 5. November 1995 beteiligten sich an diesem Bürgerentscheid etwa 50 % der Dresdner Wahlberechtigten. Davon stimmten rund 2/3 für den Bau der stadtschneidenden Variante.

Da die A17 in einem Paneuropäischen Korridor (**Europastraße 55**) das Osterzgebirge auf Höhen bis etwa 600 Metern überquert und im Ballungsraum Dresden am Südrand des Elbtalkessels dem regionalen Verkehr dienen sollte, war ihr Bau sehr aufwendig und ist schon in der Nähe Dresdens durch mehrere Tunnel und Brücken geprägt.

Die A17 verläuft parallel zu dem historischen Erzgebirgspass **Kulmer Steig**. Sieht man davon ab, dass sie mit modernen Brücken die Täler ohne große Höhenunterschiede überquert, folgt sie z. T. auch dem Verlauf der Dresden-Teplitzer Poststraßen.

**Baubeginn der A17 war 1998.** Als D8 soll die Verlängerung auf tschechischer Seite weiter bis Prag führen. Die A17 ist von Dresden aus in südlicher Richtung zur tschechischen Grenze seit 21. Dezember 2006 durchgängig befahrbar, aber in Tschechien fehlte noch ein etwa 16 km langer Abschnitt zwischen Rehovice (südwestlich von Ústí nad Labem) und Lovosice. Dadurch musste der Verkehr zwischen Ústí nad Labem-Trmice und Lovosice über Landstraßen geleitet werden. Zu den Verzögerungen kam es

zuletzt vor allem wegen Bedenken zur Umweltverträglichkeit und Stabilität der Autobahn im böhmischen Mittelgebirge, doch alle Klagen gegen die Trasse durch ein Landschaftsschutzgebiet blieben erfolglos. Schwerwiegend war 2013 nach heftigen Regenfällen ein Erdbeben, der auf dem letzten Abschnitt mehr als 500 Meter bereits fertiggestellter Fahrbahn verschüttete. Etwa eine halbe Million Tonnen Erdschutt mussten abgetragen und der Hang mit Stahlseilen stabilisiert werden.

Am **9. Juni 2017 wurde die A17 endlich eröffnet**. Zur Freigabe des zwölf Kilometer langen Teilstücks zwischen Bilinka und Rehlovice hatten sich am Vormittag von tschechischer Seite Präsident Zeman und von deutscher Seite Sachsens Regierungschef Stanislaw Tillich und Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt angesagt. An den Festakt im Autobahntunnel schloss sich ein Volksfest auf der Autobahn an. Dass wirklich ab dem späten Nachmittag Fahrzeuge über die neue Strecke rollen konnten, wurde jedoch erst auf einer Krisensitzung tschechischer Behörden in der Nacht zuvor entschieden. In einem Abschnitt der neuen Trasse hatte sich kurz vor der Eröffnung erneut ein Hang verschoben. Die Fahrbahnen führen jeweils über eine Brücke und unter einer dieser Brücken hatte sich das Gelände bewegt. Die Behörden beschlossen, diese Brücke vorerst zusperrten. Deshalb steht auf zwei Kilometern Länge vorerst nur eine Fahrspur pro Richtung für den Verkehr zur Verfügung. Die Sachsen können also ohne Umwege **"Zum Frühstück nach Prag"** fahren. Unter diesem Slogan wurde einst für die Schnellstraße geworben.

#### 2.1.4.2.1 I. Bauabschnitt

Der erste Teil des I. Bauabschnittes geht vom Autobahndreieck Dresden-West (A 4) bis zur **Anschlussstelle Dresden-Gorbitz (B 173)**. Diese 3,6 Kilometer lange Strecke wurde ab August 1998 gebaut, am 8. Oktober 2001 freigegeben und kostete ungefähr 53,6 Millionen Euro. Zu dem Bauabschnitt gehört die **Zschonergrundbrücke**.

Der zweite Teil des I. Bauabschnittes geht von der Anschlussstelle Dresden-Gorbitz (B 173) bis zur **Anschlussstelle Dresden-Südvorstadt (B 170)**. Diese 8,8 km lange Strecke hat ungefähr 286,8 Millionen Euro gekostet. 87 % der Kosten entfielen auf die **Tunnel-Brücke-Tunnel-Konstruktion** zwischen Dölzsch (Tunnel **Dölzsch**) und Coschütz (Tunnel **Coschütz**) über den Plauenschen Grund und die Weißeritz (**Weißeritzbrücke**). Hier kostete ein Meter Tunnelröhre zirka 40.000 Euro. Mit dem Bau dieses Teils wurde nach einer neuen Technologie im Frühjahr 2000 begonnen. Die Sicherheitsstandards in den Tunneln sollten die höchsten in Deutschland sein.

Zu dem zweiten Teil gehören drei Tunnel und zwei Brücken. Der **Tunnel Altfranken** unterquert den Schlosspark ("Luckner-Park") und wurde zwischen 2000 und 2004 in offener Bauweise hergestellt. Er ist 345 m lang, hat zwei Röhren mit zwei Fahrspuren in östliche Richtung und drei Fahrspuren in der Gegenrichtung.

Der **Tunnel Dölzsch** besteht aus zwei Röhren und unterquert den Dresdner Stadtteil Dölzsch auf 1070 m Länge. Da er in westlicher Richtung leicht ansteigt, ist die nördliche Fahrbahn dreispurig ausgelegt, besitzt aber keinen Standstreifen. Der Tunnel wurde im bergmännischen Vortrieb nach der "Neuen Österreichischen Tunnelbauweise" gebaut. Die Weißeritztalbrücke verbindet den Tunnel Coschütz mit dem Tunnel Dölzsch über den Plauenschen Grund und der **Tunnel Coschütz** ist der längste Tunnel der A17 und unterquert den Dresdner Stadtteil Coschütz. Die zwei Röhren des Tunnels mit je zwei Fahrstreifen und einem Standstreifen sind 2332 m lang. Auch er wurde nach der "Neuen Österreichischen Tunnelbauweise" gebaut.

Die Eröffnung dieses zweiten Teilstückes verschob sich nach einem Kabelbrand im Coschützer Tunnel von Oktober 2004 bis zum 22. Dezember 2004. Bereits ab Herbst 2005 mussten umfangreiche Reparaturarbeiten in den Tunneln erfolgen, um Baumängel zu beseitigen.



**Abb. 2.1.69:** Bau der Weißeritztalbrücke im Plauenschen Grund 2001.



**Abb. 2.1.70:** Bau der Brücke im Plauenschen Grund 2001.





Abb. 2.1.71: Die Eröffnung des 1. Bauabschnittes 2004.



Abb. 2.1.72: Die Tunnel-Brücke-Tunnel-Konstruktion am Plauenschen Grund 2004.

#### 2.1.4.2.2 II. Bauabschnitt

Der erste Teil des II. Bauabschnittes geht von der Anschlussstelle Dresden-Südvorstadt (B 170) bis Dresden-Prohlis. Der Bau der Anschlussstelle Südvorstadt war sehr aufwendig und hat die Straßenführung stark verändert. Die drei Kilometer lange Strecke kostete 45 Millionen Euro und wurde bereits am 25. Oktober 2004 freigegeben, noch bevor der I. Bauabschnitt vollständig fertig war. Das restliche Teilstück des II. Bauabschnittes von der **Anschlussstelle Dresden-Prohlis** bis Pirna ist 9,9 Kilometer lang und wurde am 22. Juli 2005 freigegeben. Der Abschnitt enthält die **Nöthnitzgrundbrücke** (225 m), die **Geberggrundbrücke** (286 m), die große **Lockwitztalbrücke** und die **Müglitztalbrücke** (345 m) und die 90 m lange **Landschaftsbrücke Meuscha**. Die **Anschlussstelle Pirna** liegt hinter Dohna und wurde als B 172a vierspurig nach Pirna gebaut. Die Baukosten betrugen 112,7 Millionen Euro. Zum Eröffnungstermin war nur die nördliche Seite der Lockwitztalbrücke fertiggestellt.



Abb. 2.1.73: Die Nöthnitzgrundbrücke 2004.



Abb. 2.1.74: Bau des Lärmschutztunnels Nickern an der Anschlussstelle Prohlis 2003.

#### Lockwitztalbrücke

Die Lockwitztalbrücke ist das höchste und längste Brückenbauwerk der A17.



Abb. 2.1.75: Die Lockwitztalbrücke im Bau 2005.



Abb. 2.1.76: Die Lockwitztalbrücke im Bau 2005.



Sie ist 723 Meter lang und überspannt den Talgrund in bis zu 64 Metern Höhe. Die Brücke hat Spannweiten von bis zu 125 Metern und verfügt über eine Konstruktion mit bogenförmigen Schrägstreben.



**Abb. 2.1.77:** Die Lockwitztalbrücke im Bau 2005.



**Abb. 2.1.78:** Die Lockwitztalbrücke im Bau 2005.



**Abb. 2.1.79:** Wandern unter der Lockwitztalbrücke 2014.

Damit wurde erreicht, dass aus Rücksicht auf ein Flora-Fauna-Habitat im Tal die Anzahl der Pfeiler auf acht begrenzt werden konnte. Zudem besitzt die Brücke einen Kurvenradius von 2500 Metern. Der Kreismittelpunkt liegt nördlich der Brücke. Sie wurde am 13. Dezember 2005 fertiggestellt.

### Müglitztalbrücke



**Abb. 2.1.80:** Die fertige Müglitztalbrücke im Jahre 2005.

Die Müglitztalbrücke überquert die Müglitz in der Nähe des Kulmer Steiges und auch die Stadt Dohna.



#### 2.1.4.2.3 III. Bauabschnitt

Dieser letzte Abschnitt der Autobahn geht direkt durch unsere Region. Von der Anschlussstelle Pirna bis zur tschechischen Grenze sind es 19,3 Kilometer. Dazwischen liegen die **Anschlussstelle Bahretal**, die **Anschlussstelle Gottleuba** und die **Autobahn-Grenzübergangsstelle Breitenau-Krásný Les** nach Tschechien. Diese liegt etwa 4,7 km von der tatsächlichen Grenze entfernt auf der deutschen Seite bei Börnersdorf-Breitenau. Sie wurde sehr einfach ausgestattet, da ein Wegfall der Grenzkontrollen mit dem Beitritt der Tschechischen Republik zum Schengener Abkommen abzusehen war. Der Bau wurde am 8. Dezember 2004 offiziell begonnen, wobei die Vorarbeiten an den Brücken schon im Frühjahr 2004 begannen. Er kostete etwa 154,2 Millionen Euro. Am 21. Dezember 2006 wurde die Autobahn von Dresden bis zur Grenze und auf tschechischer Seite die Fortsetzung als Autobahn D8 bis Ústí nad Labem für den Verkehr freigegeben. Zu dem Abschnitt gehören folgende Bauwerke:

#### Seidewitztalbrücke

Die Seidewitztalbrücke überspannt das gleichnamige Tal auf einer Länge von 568 Metern. Sie ist mit 154 Metern Spannweite die größte Bogenbrücke in Sachsen und hat eine Höhe von bis zu 55 Metern über Grund. Die massiven Bögen mit der Form einer Parabel wurden, um wertvolle Biotope zu schützen, im abgespannten Freivorbau errichtet.



Abb. 2.1.81: Seidewitztal ohne Brücke im Jahr 2001.



Abb. 2.1.82: Technologie des Freivorbaus 2005.



Abb. 2.1.83: Der Bogen ist nahezu geschlossen.



Abb. 2.1.84: Der Grundkörper für die Fahrbahn liegt.



Abb. 2.1.85: Nach dem Abtragen der Hilfspfeiler wird die Fahrbahn gelegt.



Abb. 2.1.86: Die fertige Brücke 2006.



### Nasenbachbrücke

Bei der ersten Fotodokumentation stellten wir fest, dass unmittelbar an dem Abzweig des Nasenbachweges von der Staatsstraße S 174 Breitenau - Liebenau umfangreiche Baggerarbeiten begannen, die senkrecht zur Straße in eine große Tiefe führten.



**Abb. 2.1.87:** Kühe an dem Abzweig des Mühlenbachweges von der S174 im Jahre 2000.



**Abb. 2.1.88:** Baggerarbeiten quer zur Straße S174 im Jahre 2004.

Erst bei den weiteren Besuchen stellten wir fest, dass an dieser Stelle die Brücke für die S 174, die ehemalige Poststraße, entstand, die über die noch nicht zu erkennende Autobahn führen sollte.



**Abb. 2.1.89:** Bau der Brücke für die S174 im Jahre 2005.



**Abb. 2.1.90:** Die fertige Brücke für die S174 im Jahre 2005.

Im Jahre 2004 begann dann der Bau der 282 m langen **Nasenbachbrücke**. Beim Bau der Brücke waren umfangreiche Vorkehrungen zum Schutz der talwärts liegenden Trinkwassertalsperre Gottleuba und des Landschaftsschutzes einzuhalten. Die Baustraßen erhielten hohe Borde, die verhinderten, dass das verschmutzte Regenwasser in die Talsperre gelangen konnte. Das Regenwasser wurde in großen Klärbehältern aufgefangen und gereinigt. Die Baustraßen wurden nach der Fertigstellung zurückgebaut.



**Abb. 2.1.91:** Das Tal des Nasenbaches im Jahre 2002.



**Abb. 2.1.92:** Beginn des Baus der Brückenpfeiler.





**Abb. 2.1.93:** Die Brücke wird 2005 über die Pfeiler geschoben. Zu erkennen ist das System der Baustraßen an den steilen Hängen des Tales.



**Abb. 2.1.94:** Die fertige Nasenbachbrücke 2007. Die Baustraßen sind noch nicht zurückgebaut.

### Landschaftstunnel Harthe

Der Landschaftstunnel Harthe ist ca. 300 m lang und liegt zwischen der Nasenbachbrücke und der Grenzbrücke und soll das Zerschneiden des Biotops Harthe vermeiden und Wildwechsel ermöglichen. Die laufenden Kontrollen ergaben hinterher, dass der Übergang von dem Wild angenommen wurde.



**Abb. 2.1.95:** Die ersten Rodungsarbeiten zum Landschaftstunnel 2004.



**Abb. 2.1.96:** Baustelle des Landschaftstunnels 2005.



**Abb. 2.1.97:** Der Landschaftstunnel 2005 im Bau.



**Abb. 2.1.98:** Der fertige Landschaftstunnel 2007 mit den Absperrungen gegen unbefugtes Betreten.

### Grenzbrücke

Die 412 Meter lange **Grenzbrücke** über den Falkenbach wurde von der Tschechischen Republik gebaut und überquert die deutsch-tschechische Grenze und den Falkenbach. Die Vorfertigung der Brückensegmente und ihr Schieben auf die Pfeiler erfolgte von der tschechischen Seite aus. Nach der Fertigstellung wurde die Brücke aufwendig gegen unbefugtes Betreten gesichert.





**Abb. 2.1.99:** Blick von der Harthe in Richtung Sattelberg 2002. Durch die Rodungen hatte man einen freien Blick.



**Abb. 2.1.100:** Blick von der Harthe in Richtung Sattelberg 2005 mit der entstehenden Grenzbrücke.



**Abb. 2.1.101:** Blick von der Harthe in Richtung Sattelberg 2006. Der Brückenschlag ist vollzogen.



**Abb. 2.1.102:** Blick aus Richtung Schönwald auf die neue Grenzbrücke im Jahre 2007.

### Brücke über den Rybni Potok (Fischbach)

Auf der tschechischen Seite folgt nach der Grenzbrücke die Brücke über den Rybni Potok zum Hang des Špičák (Sattelberg). Für die Chronisten war es eine Leichtigkeit die Baustelle zu erkunden und zu fotografieren. Alles war zugänglich und man wurde freundlich von den Bauarbeitern begrüßt.



**Abb. 2.1.103:** Die ersten Rodungen der Trasse 2004.



**Abb. 2.1.104:** Einmal Luft holen.



**Abb. 2.1.105:** Die Pfeiler 2005.

Uns wurde sogar gestattet das Schieben der Fahrbahn auf die Pfeiler zu bestaunen und zu fotografieren.





Abb. 2.1.106: Schieben der Fahrbahn auf die Pfeiler.



Abb. 2.1.107: Nur noch einige Meter.



Abb. 2.1.108: Eine andere Perspektive.



Abb. 2.1.109: Das Tal ist überquert.

An dem 723 Meter hohen Špičák ist der höchste Punkt der A17 mit etwa 620 Metern über NN erreicht.



Abb. 2.1.110: Der Hang des Špičák 2005.



Abb. 2.1.111: Der Hang des Špičák im Jahre 2005.



Abb. 2.1.112: Blick von oben auf die Trasse 2004.



Abb. 2.1.113: Die Autobahn hinter dem Špičák 2006.



#### 2.1.4.2.4 Anschlussstelle Bahretal

Im Zuge des Autobahnbaus wurde im Dezember 2008 die S170 als 3,7 km lange Neubaustrecke von der Anschlussstelle Bahretal bis zur S173 in Cotta fertiggestellt. Die Strecke ist gleichzeitig die Ortsumfahrung der Ortsteile Friedrichswalde und Ottendorf. Kern der etwa 18 Mill. Euro teuren Strecke ist die 325 m lange Bahretalbrücke, die das Tal der Bahre in einer Höhe von bis 28 m überspannt. Mit der Fertigstellung dieser Anschlussstelle wurde die Verkehrsanbindung der Stadt Bad Gottleuba-Berggießhübel an das Bundesautobahnnetz erheblich verbessert. Mit dem Bau der Autobahn und des Anschlusses Bahretal hat sich die wirtschaftliche und die touristische Attraktivität der Region merklich verbessert, was man an der Entwicklung des Gewerbes und der Anzahl der Touristen erkennen kann.



**Abb. 2.1.114:** Das Tal bei Ottendorf ohne die Brücke 2004.



**Abb. 2.1.115:** Beginn der Erdarbeiten. Im Hintergrund Ottendorf 2006.



**Abb. 2.1.116:** Bau der Pfeiler der Brücke über das Bahretal 2007.



**Abb. 2.1.117:** Der Fahrbahnunterbau wird auf die Pfeiler geschoben.



**Abb. 2.1.118:** Schieben des Unterbaus aus einer anderen Perspektive Jahre 2008.



**Abb. 2.1.119:** Blick aus dem Bahretal auf die neue Zubringerbrücke 2008.

#### 2.1.4.2.5 Natur- und Lärmschutz

Die Umsetzung des Natur- und Lärmschutzes soll nur beispielhaft für die Region diskutiert werden.

##### Fledermäuse

Aufmerksame Besucher wundern sich beim Benutzen der Autobahn A17 und der Anschlussstellen über



aufwendige kleinere Brücken, die oftmals begrünt sind. Bekannt ist die Funktion der Wildbrücken oder -tunnel. Aber allein in der Nähe von Friedrichswalde und Ottendorf sind vier derartige Brücken zu finden, die oftmals von bis zu 4 m hohen dichten Zäunen begrenzt sind. Man vermutet Landschaftsbrücken für den Wildwechsel oder Brücken für Wirtschaftswege. Weiter findet man unter der Fahrbahn große Durchlässe ohne Weg, ebenfalls mit hohen Zäunen an den Flanken. Rätselhaft. Durchlässe und Brücken müssen sein, aber so viele und wozu die hohen Zäune?



**Abb. 2.1.120:** Die Rückseite des Schlosses Ottendorf im Jahre 2002.



**Abb. 2.1.121:** Die Landschaftsbrücke bei Ottendorf kurz vor der Fertigstellung 2008.

Es ist Vielen nicht bekannt, dass sich in dem Bereich der Gemeinden Friedrichswalde und Ottendorf eines der größten Vorkommen der **Kleinen Hufeisennase**<sup>6</sup> in Deutschland befindet, die ihr Winterquartier z. T. im Ottendorfer Schloss hat. Die hohen Zäune sollen die Fledermäuse zu den vorbereiteten Übergängen über oder unter den Fahrbahnen leiten. Die Messungen erfolgten mit Hilfe von Detektoren, die die Signale der Fledermäuse registrierten, wobei im Durchschnitt ca. 1000 Signale in der Jagdsaison der Hufeisennase registriert wurden. Die Messungen werden alle fünf Jahre wiederholt.

Die Aufgabe für die Erbauer der Autobahn war es nun, die Fahrbahnen so zu gestalten, dass die geschützten Fledermäuse nicht mehr als nötig beeinträchtigt wurden. Dazu mussten Gassen über oder unter den Fahrbahnen errichtet werden, die von den Fledermäusen angenommen werden konnten und den bisherigen Flugkorridoren entsprachen. Es bot sich sogar an, neue Korridore mit Hilfe gezielter Bepflanzungen zu bilden.

<sup>6</sup> Die **Kleine Hufeisennase** ist etwa 40 Millimetern lang und hat eine Spannweite von maximal 250 Millimetern. Ihre Oberseite ist graubraun ohne rötlichen Ton, die Unterseite grau bis grauweiß.



**Abb. 2.1.122:** Die Kleine Hufeisennase im Flug. Quelle: Wikipedia.

Die Jungtiere sind dunkelgrau. Die Art ist dadurch unverwechselbar, dass sie die kleinste europäische Fledermaus ist und ihr Nasenblatt einen keilförmigen Sattel aufweist. Die besonders wärmeliebende Fledermaus bevorzugt strukturreiche Gebiete an Siedlungsrändern in den Mittelgebirgen und kommt auch in bewaldeten Gegenden vor. Als Sommerquartiere dienen ihr beispielsweise kleine Tunnel oder Baumhöhlen. Wie alle Vertreter ihrer Gattung hängen die Tiere stets frei, sind also nie in Spalten oder Löchern verborgen. Freie Flächen von mehr als 200 m Ausdehnung werden kaum überflogen. Die kleine Hufeisennase jagt erst bei völliger Dunkelheit vorwiegend bodennah in der Vegetation, zwischen den Ästen von Bäumen im Wald oder in Baumreihen bzw. dicht bestandenen Hecken. Bei ihrem schwirrenden, von häufigen Richtungswechseln geprägten Flug erbeutet diese Fledermaus kleine Insekten, wie

Käfer, Fliegen und Nachtfalter. Beim Fressen der Beute von der Vegetation können die Tiere rüttelnd in der Luft stehen.

Man findet sie häufig auf Dachböden, in Kaminnähe oder in Heizungskellern. Die nächtliche Jagd erfolgt bevorzugt in Laubwäldern und halboffenen Landschaften wie Parks, Alleen, Streuobstwiesen sowie auf Flächen neben Gehölzen an Gewässern und Gebäuden. Wichtig sind zur Orientierung im Flug nahezu lückenfreie Strukturen von Gehölzen und Hecken. Im Frühjahr sammeln sich die Weibchen in Wochentuben, um ihren Nachwuchs einzeln zu gebären. Die Jungen halten sich gleich nach der Geburt an einer "Scheinzitze" fest. Schon in den ersten Wochen fliegen die Jungtiere unabhängig von den Müttern auf die Jagd. Je nach Futterangebot werden sie in der sechsten bis achten Woche selbständig und nach ca. einem Jahresgeschlechtsreif. In der Bundesrepublik steht sie auf der Roten Liste der vom Aussterben bedrohten Arten.



Dabei ergaben sich zwei Schwerpunkte: Der Abschnitt auf dem **Autobahnzubringer Berggießhübel** neben Ottendorf Richtung Schloss einschließlich der Brücke über das Bahretal und der Abschnitt der A17 in Höhe Laurich.

Hier einige Beispiele aus dem Abschnitt des Autobahnzubringers neben Ottendorf: Dazu gehören eine Landschaftsbrücke, eine Wirtschaftsbrücke für den Steig Ottendorf - Dohma und einen Tunnel für ein Bächlein. Außerdem ist der Zugang zu der Brücke des Zubringers über dem Bahretal durch hohe Zäune gesichert. Die Fledermäuse werden durch heckenartige Bepflanzungen und hohe Zäune geleitet und geführt, sodass sie durch schnell fahrende Fahrzeuge nicht gefährdet werden.



**Abb. 2.1.122:** Wild- bzw. Fledermaustunnel unter dem Zubringer bei Ottendorf.



**Abb. 2.1.123:** Die Landschaftsbrücke bei Ottendorf in Richtung Cotta im Jahre 2015.



**Abb. 2.1.124:** Der Leitkanal über die Brücke.



**Abb. 2.1.125:** Der Leitkanal vor der Brücke.

Die nächsten Beispiele sind aus dem Bereich der Autobahn A17 neben Laurich. Hier handelt es sich um den relativ stark befahrenen Wirtschaftsweg Laurich - Friedrichswalde mit einer breiten Brücke und einen versteckten Landschaftstunnel mit dem Ziel, den Fledermäusen und dem Wild die ungefährliche Überwindung der Autobahn zu ermöglichen.



**Abb. 2.1.126:** Die Brücke für den Wirtschaftsweg von Laurich nach Friedrichswalde über die A17.



**Abb. 2.1.127:** Die Zäune für die Führung der Fledermäuse auf die Brücke im Jahre 2015.





**Abb. 2.1.128:** Fledermaustunnel an der A17 bei Lauchitz in Richtung Friedrichswalde. Links hinten der Sensor.



**Abb. 2.1.129:** Der Sensor im Tunnel 2017.



**Abb. 2.1.130:** Links der Sensor für die Erfassung der Fledermäuse auf der Brücke.



**Abb. 2.1.131:** Die Fluggasse in Richtung Friedrichswalde 2015.

### Lärmschutz

Es ist ein bekanntes Prinzip, dass man Lärm am effektivsten an dem Ort der Entstehung bekämpft, also mit leisen Motoren, geeigneten Reifen, glatten Fahrbahnen und guter Aerodynamik des Fahrzeuges. Die Grenzen für diese Maßnahmen sind offensichtlich und werden z. T., wie bei den Motorrädern, auch durch Lobbyisten torpediert.



**Abb. 2.1.132:** Lärmschutzwände und eine Landschaftsbrücke (im Hintergrund) an der Müglitztalbrücke.



**Abb. 2.1.133:** Lärmschutztunnel in der Abfahrt Prohlis in Nickern 2006.

Die bei der A17 ergriffenen Maßnahmen, wie **Lärmschutztunnel** (Nickern), **Lärmschutzwände**, **Absenkung der Trassen** (bis zu 10 m), **Landschaftsbrücken** und **Lärmschutzwälle**, sind anerken-



nenswert. Die finanziellen und materiellen Aufwendungen hierfür sind enorm, und führen zu hohen Unterhaltskosten. Die an der Trasse vorhandene Lärmbelastung ist erträglich und zumutbar. Diese Bauten haben aber für die Fahrzeuginsassen den Nachteil, dass sie sich oft ohne Aussicht durch schöne Landschaft bewegen müssen. Die stark vereinfachte Darstellung soll beispielhaft demonstrieren, dass beim Bau der Autobahn großer Wert auf die Einhaltung der Belange des Natur- und Lärmschutzes gelegt wurde. Gleichzeitig wird klar, welche hohen finanziellen Aufwendungen erforderlich sind, um diesen Anforderungen gerecht zu werden. Dem Einen ist es zu viel - dem Anderen zu wenig.

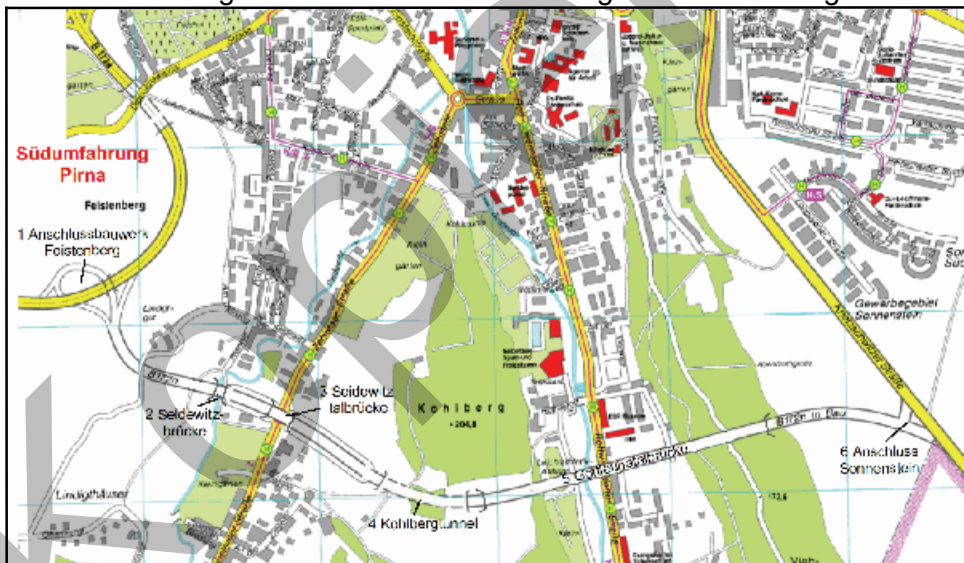
#### 2.1.4.2.6 Stadumfahrung Pirna

Mit der zunehmenden Motorisierung der Bevölkerung nach den 1960er Jahren, entstand neben der damit verbundenen Umweltbelastung das Problem der Verkehrsdichte. Die Straßen wurden durch Staus zunehmend zu den größten Parkplätzen der Nation. Riesige Verkehrsprojekte sollten das Problem lösen. Vergeblich, das Problem wurde nur zum nächsten Nadelöhr verschoben.

Die Sächsische Schweiz mit der Elbe ist eine der schönsten Landschaften Deutschlands. Entsprechend hoch ist besonders im Sommer der Touristenverkehr zu den Sehenswürdigkeiten. Wer in der Vergangenheit den Verkehr durch die Stadt Pirna erlebt hat, versuchte den Stau in den sehr frühen Morgenstunden zu umgehen oder benutzte wagehalsige Umgehungswege. Spätestens um 8 Uhr früh waren alle Wanderparkplätze belegt.

Schon in der DDR gab es erste Planungen für eine Ortsumfahrung der B 172, die aber nie realisiert wurden. Im Zusammenhang mit dem sprunghaften Anstieg des Verkehrsaufkommens auf der B 172 nach 1990 wurde schnell deutlich, dass nur mit einer innenstadtfernen Umgehung eine wirkliche Entlastung der Pirnaer Innenstadt vom Durchgangsverkehr erreicht werden kann. Aus den Planungen der DEGES konkretisierte sich als Vorzugsvariante eine Trassenführung heraus, die in Höhe des Einzelgutes Lindigt am Feistenberg vom Autobahnzubringer der B 172a abzweigt, etwa in Höhe der Gemarkungsgrenze von Pirna und Zehista das Tal der Seidewitz quert, den Südhang des Kohlberges passiert, in Höhe des Kasernenareals der Südvorstadt das Tal der Gottleuba quert und über das Waldgebiet der Viehleite die Trasse der "alten" B 172 südlich des Stadtteils Sonnenstein erreicht.

Diese Variante wurde im Januar 2006 durch den Pirnaer Stadtrat bestätigt. Dabei ist ein Anschluss der S 173 Pirna-Berggießhübel im Seidewitztal vorgesehen. Aus ökologischen Gründen wird das Gottleubatal auf einer Hochbrücke gequert, um den Eingriff in das Waldgebiet der Viehleite zu minimieren, so dass ein Anschluss der S 174 im Gottleubatal nicht möglich ist. Der Kohlberg-tunnel ist notwendig, um das sensible Habitat der mit wertvollem Mischwald bewaldeten Kuppe des Kohlbergs in seiner Ursprungsform zu erhalten. 2006 wurde der Wettbewerb um die Brückenkonstruktion über das Gottleubatal entschieden. Nach Einwänden des Sächsischen Staatsministeriums wegen der hohen Kosten wurde 2012 die Entwurfsplanung von einem kreuzungsfreien hin zu einem ampelgeregelten Anschluss Pirna-Sonnenstein geändert. Der Planfeststellungsbeschluss erfolgte im März 2016.



**Abb. 2.1.134:** Trasse der Südumfahrung Pirna B 172n vom Verfasser eingezeichnet in den aktuellen Stadtplan.

Der Bau Bundesstraße B 172n wurde als **Südumfahrung** im Januar 2017 mit den bauhvorbereitenden Maßnahmen an der Zehistaer Straße und im Seidewitztal begonnen. Der "erste Spatenstich" erfolgte am 3. August 2017.

Die Südumfahrung wird zwischen der B172a und dem Anschluss an die Zehistaer Straße (S 173) (Seidewitzbrücke und Seidewitztalbrücke) vier-spurig (zwei Fahrstreifen mit je zwei Fahrspuren) trassiert. Von der Anschlussstelle mit der B 173 über den **Kohlberg-tunnel** (315 m lang) und

die **Gottleubatalbrücke** (916 m lang) bis zur Einbindung an die bisherige B 172 südlich von Pirna-Sonnenstein wird nur ein Fahrstreifen errichtet. Aufgrund der Steigung in Richtung Sonnenstein werden in dieser Fahrtrichtung zwei Fahrspuren angelegt, in Gegenrichtung jedoch nur eine.

Die gesamte Trasse soll als B 172 im Jahre 2023 für den Verkehr freigegeben werden. Als Kosten für die Pirnaer Südumfahrung sind etwa 97 Millionen € geplant. Die Fotodokumentation erwies sich durch die notwendigen strengen Baustellenabsicherung für die Autoren als schwierig.





**Abb. 2.1.135:** Die Seidewitztalbrücke im Bau 2018. Foto: Wikipedia.



**Abb. 2.1.136:** Der Kreisverkehr unter der Brücke ist schon freigegeben 2020.



**Abb. 2.1.137:** Links die Seidewitztalbrücke über dem Kreisverkehr. Im Hintergrund die Seidewitzbachbrücke 2020.



**Abb. 2.1.138:** Im Vordergrund die Brücke der Poststraße über die Seidewitz. Dahinter die neue Brücke der Umfahrung über die Seidewitz 2020.



**Abb. 2.1.139:** Bau eines Pfeilers für die Gottleubatalbrücke 2020.



**Abb. 2.1.140:** Blick vom Kohlberg in das Gottleubatal in Richtung Viehleite mit den Baustellen für die Brückenpfeiler 2020. Der fertige Pfeiler hat an der Spitze immer ein umfangreiches Gerüst (hier als schwarzer Kopf an den letzten beiden fertigen Pfeilern zu erkennen), das die Umströmung des Windes so beeinflusst, dass keine Schwingungen am Pfeiler auftreten.

Die Montage des stählernen Brückenüberbaus erfolgt im Taktschiebverfahren. Dazu wird der Stahlbau am Widerlager Viehleite in Abschnitten zusammengebaut und abschnittsweise eingeschoben. Die Vorschubanlagen waren auf dem Widerlager und auch auf den überfahrenen Pfeilern installiert. Beim Schieben muss dabei auf ein genaues synchrones Arbeiten geachtet werden.





**Abb. 2.1.142:** Die Brückenbaustelle mit dem Widerlager am Hang der Viehleite. Von hier aus wird die Fahrbahn auf die Bücke geschoben 2020.



**Abb. 2.1.141:** Die Montage der Fahrbahn auf der Baustelle über der Viehleite 2020.



**Abb. 2.1.143:** Der feierliche Anstich für den Kohlberg-tunnel am 9. September 2020.



### 2.1.5 Pilgerroutes

Die katholischen Sorben (Wenden) pilgerten jahrhundertlang (ab dem 15. Jh. nachgewiesen) zwei Mal im Jahre von der Lausitz nach dem böhmischen **Bohosudov (Mariaschein)** bei Krupka (Graupen). Die Pilgerwege haben ihren Verlauf über die Jahrhunderte mehrfach geändert.



**Abb. 2.1.144:** Eine wendische Prozession in den 1930er Jahren auf dem Weg nach Mariaschein in Oelsen. Foto: Archiv Oelsen

Der Name des Ortes **Wendischfähre** bei Bad Schandau weist z. B. darauf hin, dass Sorben schon im Mittelalter eine Fähre betrieben. Häufig folgten die Pilger dem Kulmer Steig oder dem Geiersbergpass nach Bohosudov (Mariaschein). Entlang dieser Pilgerwege gab es in regelmäßigen Abständen Pilgerschreine oder alte Bet- bzw. Martersäulen, die zur Zwischenandacht genutzt wurden. In Oelsen steht der obere Rest einer sehr alten Bet- oder Martersäule. In Pirna an der Dippoldiswalder Straße, Ecke Postweg steht ebenfalls eine Martersäule ohne Kopf (Welsche Marter), die beide im Verlauf des Kulmer Steiges liegen. Diese Säulen haben ihre Entstehung nicht den Pilgerzügen zu verdanken, da sie älter und Sühnezeichen sind.

An der südlichen Flurgrenze von Ottendorf, befindet sich in der Kahlen Heide auf dem höchsten Punkt ein kleiner ovaler Sandsteinfelsen von ca. 2 m Höhe, der im Volksmund **Bettelstein** oder "**Stein der Heiligen**" genannt wird [2.28]. Auf ihm sind zwei Kreuze eingemeißelt, die die Flurgrenze von Ottendorf markieren. Nach der Sage sollen auf ihm Bettelmönche zu den vorbeiziehenden Wallfahrern gepredigt haben. Nach einer anderen Sage hat hier die Ottendorfer Kirchgemeinde im Dreißigjährigen Kriege im Walde versteckt ihren Gottesdienst gehalten. Dieser Stein wurde angeblich auch von Pilgern auf dem Weg nach Mariaschein für die Andacht genutzt.

Er liegt auf einer der Routen des mittelalterlichen Kulmer Steiges, die heute praktisch vergessen sind.



**Abb. 2.1.145:** Der Bettelstein an der südlichen Flurgrenze von Ottendorf zu Gersdorf.



**Abb. 2.1.146:** Die Grenzmarkierung auf dem Stein.

Am Ende des Ladenberges in Berggießhübel befindet sich ein **Felsenschrein**, der in der Vergangenheit von den katholischen Sorben als Andachtsschrein genutzt wurde (Abb. 2.1.145). Die Abbildung im Schrein ging in der Vergangenheit verloren. Am 3. Juni 2001 wurde in diesem Schrein ein neues Marienbild "Schmerzensmutter Maria mit Leichnam Jesus im Schoß" der Malerin Grit Müller geweiht. Es ersetzt ein Bild, das sich bis 1945 in dem Schrein befunden hatte.

Der Beginn dieser Pilgertradition liegt in der sagenumwobenen Vergangenheit [2.13]. Als die Hussiten das Schwarze Kloster in Svetec niederbrannten (in den Jahren 1421-1426), verbargen sich die fliehenden Nonnen in den Wäldern bei Krupka (Graupen). Sie nahmen nichts mit, nur ein Standbild der Mutter Gottes. Eine nach der anderen starben sie infolge der schwierigen Bedingungen, in denen sie leben mussten. Die letzte von ihnen verbarg das Kleinod im Stamm einer hohlen Linde. Das Bild verbrachte hier eine lange Zeit. Erst später sichelte in seiner Nähe eine Magd Gras. Plötzlich umwand eine Schlange ihren Arm. Die Magd schrie auf und erhob den Arm mit der Schlange in Richtung zum Baum. In diesem erschien das leuchtende Bild der Gottesmutter und die geblendete Schlange fiel ins Gras. Die Magd lief sofort in die Stadt und erzählte, was geschehen war. Die Leute glaubten, dass Engel das



Standbild in den Baum trugen und erbauten an seiner Stelle eine Kapelle und später eine Kirche, zu welcher ab 1610 regelmäßige Wallfahrten stattfanden.



**Abb. 2.1.147:** Die Malerin Grit Müller bei der Arbeit an dem Marienbild. Foto: Norbert Schossig



**Abb. 2.1.148:** Der Felsenschrein am Ladenberg in Berggießhübel.



**Abb. 2.1.149:** Das neue Marienbild in dem alten Felsenschrein am Ladenberg in Berggießhübel.

Nach dem Dreißigjährigen Krieg erwarb der kaiserliche Oberst Alexander Regnier aus Bleileben die Herrschaft von Soběchleby (Sobochleben). Dieser starb bald darauf. Seine Gemahlin, Maria Anna von Bleileben, unterstützte ausgiebig die Jesuiten. Als sie 1665 starb, vermachte sie ihnen ihr ganzes Eigentum. Die Jesuiten errichteten davon eine Stiftung und gründeten aus ihren Erträgen im Jahre 1679 ein Gymnasium. Die gewonnenen Finanzmittel benutzten sie auch zum Bau der neuen Barockkirche der Schmerzhaften Mutter Gottes zu Bohosudov (Mariaschein). Sie luden dazu die italienischen Architekten Giulio und Octavio Broggio ein. Diese erbauten in den Jahren 1701-1706 die Barockbasilika, umgeben von einem Kreuzgang mit sieben Kapellen, welche die sieben Schmerzen der Mutter Gottes symbolisieren. Der Wallfahrtsort bekam dann den neuen Namen Mariaschein. Die als wundertätig verehrte Statue steht heute im Altar der Wallfahrtskirche.



**Abb. 2.1.150:** Bebildeter Kreuzgang mit sieben Kapellen (symbolisieren die sieben Schmerzen der Mutter Gottes) in Bohosudov (Mariaschein).



**Abb. 2.1.151:** Hauptaltar mit dem wundertätigen Standbild der Mutter Gottes.



## 2.1.6 Communicationswege

### 2.1.6.1 Was sind Communicationswege

Der Begriff **Communicationsweg** wurde im 18. Jh. und Anfang des 19. Jh. für die Verbindungswege zwischen Städten und Gemeinden benutzt. Diese Verbindungswege führten in der Regel über die Höhen und querten die Täler. Die Wege wurden nach staatlich festgelegten Vorgaben befestigt und mit Hinweissäulen und Entfernungsangaben versehen, um den Warenverkehr zu unterstützen. An den Gemeindegrenzen wurden auch Grenzsteine aufgestellt, um den Verantwortungsbereich der Gemeinden abzugrenzen. Wegen der Hochwassergefahr und der notwendigen umfangreichen Erdarbeiten wurden die engen Täler in der Regel nicht wegetechnisch erschlossen. Bei den damaligen technischen Möglichkeiten eine richtige Vorgehensweise, wie z. B. die totale Zerstörung des Straßenabschnittes zwischen Langenhennersdorf und Neundorf bei den Hochwassern 1896, 1927 und 1957 demonstriert hat.

Erst Ende des 19. Jh.s standen nach und nach leistungsfähige Straßenbaumaschinen zur Verfügung und man fing an, die Straßen in die verkehrstechnisch günstigeren Täler zu verlegen. Die Wege über die Höhen gerieten dann z. T. in Vergessenheit oder entwickelten sich zu beliebten Wanderwegen. Oftmals waren sie die kürzere Verbindung zwischen den Gemeinden, aber durch die Notwendigkeit, die Talhänge zu bezwingen, erforderten sie erheblich größere Anstrengungen, d. h. in der damaligen Zeit mehr Zugtiere oder Vorspanndienste.

Aber gerade an diesen alten Verbindungswegen stehen heute noch viele **Kleindenkmale** aus der Anfangszeit des Waren- und Personenverkehrs. Das betrifft alte **steinerne Wegsäulen**, **Gemeindegrenzsteine** und **Steinkreuze**. Steinkreuze sind der Hinweis darauf, dass diese Wege schon jahrhundertlang benutzt wurden.

Diese meist gut erhaltenen und gepflegten Kleindenkmale sind steinerne Zeugen der Entwicklung des Verkehrswesens und stellen eine Bereicherung unserer Kulturlandschaft dar. Wer bedenkt, dass die größte aus einem Stück gefertigte Wegsäule eine sichtbare Höhe von 2,70 m und eine Masse von fast 1000 kg besitzt, kann erahnen, mit wie viel Mühe im 19. Jh. diese Steine errichtet wurden. Das erste **Straßenbaumandat** zur Unterhaltung und Instandsetzung der wichtigsten Straßen und zum Setzen von festen Steinsäulen erließ der Kurfürst von Sachsen August der Starke 1721. Mit dem Aufkommen des Kraftverkehrs verloren diese Säulen jedoch ihre Bedeutung, da die Kraftfahrer beim Vorbeifahren die Beschriftung nicht lesen konnten. In den 1930er Jahren wurden deshalb viele Säulen an den Landstraßen entfernt und die heute üblichen Hinweisschilder mit der großen Schrift aufgestellt. Heute sind die alten Säulen historische Zeitzeugen der Verkehrsgeschichte, d. h. **geschützte Kleindenkmale**.

Wir wollen diese historischen Communicationswege vereinfacht als **historische Steige** bezeichnen.

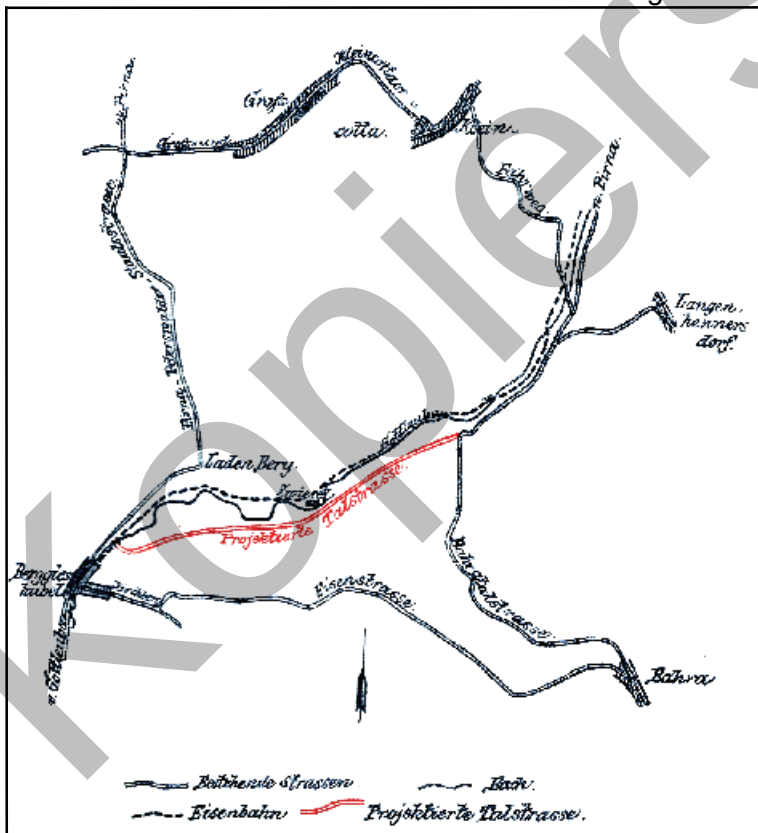


Abb. 2.1.152: Projektskizze zum Bau der Talstraße Zwiesel-Langenhennersdorf 1908.

Als Beispiel sei das Projekt der Stadt Berggießhübel von 1908 zum Bau der Talstraße zwischen Zwiesel und Langenhennersdorf neben der Gottleuba aufgeführt (siehe Abb. 2.1.148). Zu dieser Zeit existierten schon die Talstraßen von Langenhennersdorf nach Neundorf und von Langenhennersdorf nach Bähr. Fuhrwerke, die nach Langenhennersdorf wollten, mussten den Weg entweder über Bähr oder über Cotta benutzen. Auch Fußgänger liefen nicht entlang der unwegsamen Gottleuba, sondern über die Eisenstraße, kreuzten die Bähr bei der Holzschleife, erstiegen dort den Hang der Bähr und kamen so oberhalb des Bahnberges nach Langenhennersdorf. Nach Neundorf ging es dann weiter über den Wiesenweg. Die 4 km lange Talstraße von Langenhennersdorf nach Zwiesel wurde nach langer Diskussion 1920 gebaut und erwies sich als eine sehr gute Lösung, die Zeit und Geld sparte. Außerdem wurde die Straße so projektiert, dass die Schönheit des Gottleubatal nicht beeinträchtigt wurde und keine Beeinträchtigung durch Hochwasser erfolgen konnte.

Die hier beschriebene neue Straße ist nur eine von vielen neuen Straßen, die um diese Zeit in der Region angelegt wurden. Die neuen Verkehrsmittel und der stark zunehmende Warenverkehr machten diese Straßenführungen notwendig.

### 2.1.6.2 Historische Steige bei Gottleuba

Schaut man sich die alten Wege zwischen den Gemeinden mit diesem Hintergrundwissen an, so kann man relativ schnell die alten Steige finden. Bei den hier angegebenen Steigen ist es wahrscheinlich, dass sich diese über die Zeit auch geändert haben oder teilweise auch anders verlaufen sind, der größte Teil der Strecken ist jedoch historisch verbürgt und durch die starke Nutzung (tiefe Wegholen) schon äußerlich erkennbar.

Bad Gottleuba war im späten Mittelalter als Stadt durch seine Märkte und Handwerker auf gute Verbindungswege zu den Nachbargemeinden und dem Amt Pirna angewiesen. Gottleuba hatte kaum Ackerbau und die Bevölkerung lebte in erster Linie vom Handwerk und Handel. Als Fernverbindung war die Neue Dresden Teplitzer Poststraße von Berggießhübel vorhanden.

In unserer Jugendzeit waren einige dieser heute fast vergessenen Steige noch gängige Verbindungswege, da sie in der Regel kürzer waren, als die heutigen Straßen und wegen ihres Zustandes und ihrer großen Steigungen einen Hauch von Abenteuer besaßen. Das Fahrrad (nicht das Mountainbike mit 24-Gang-Schaltung) und die Beine waren das normale Transportmittel.

In der aktuellen topografischen Karte wurde versucht, einige wichtige Steige von Gottleuba aus zu markieren:



**Abb. 2.1.153:** Einige historische Steige von Gottleuba aus zu den Nachbargemeinden auf der topografischen Karte nach [2.16].

Bei Bad Gottleuba sind dies nach der Abb. 2.1.149 u. a. die historischen Steige:

- 1 **Steig Gottleuba - Bahra** (wahrscheinlich eine weniger benutzte Verbindung)
- 2 **Steig Gottleuba - Börnersdorf** über Hartmannsbach (Waldweg).
- 3 **Steig Gottleuba - Breitenau** über Hartmannsbach (Waldweg, Eisengrund).
- 4 **Steig Gottleuba - Gersdorf** über Rennpläne
- 5 **Steig Gottleuba - Hellendorf** über das Leichengründel; (stark genutzte Verbindung, wegen kirchlicher Zuordnung)
- 6 **Steig Gottleuba - Markersbach** über Leichengründel.
- 7 **Steig Gottleuba - Oelsen** über den Kulmer Steig.
- 8 **Steig Gottleuba - Wingendorf, Göppersdorf, Liebstadt** über die Rennpläne.



### 2.1.6.3 Historische Steige bei Berggießhübel

Anders als Gottleuba war Berggießhübel ein Zentrum des Eisenerzbergbaus und der Verhüttung des Erzes auf ein ausgebautes Transportwesen angewiesen. Die Verhüttung des Erzes erfolgte an vielen Standorten in den Flusstälern mittels Hammerwerken. Diese vielen einzelnen Verhüttungsstandorte ergaben sich aus der beschränkten Leistung der Wasserräder für den Gebläse- und Hammerantrieb. Die Flüsse wiesen in ihren Lauf eine Reihenfolge von Wehren und Mühlgräben auf, die kaum eine Lücke aufwiesen. Unmittelbar nach einem Mühlrad stand schon das nächste Wehr für den nächsten Mühlgraben. Zu den Verhüttungsstandorten führte ein Netz von Transportstraßen, die als Eisenstraßen in die Geschichte eingegangen sind. Sie haben direkt nichts mit den hier betrachteten Communicationswegen zu tun, aber es kam natürlich vor, dass Eisenstraßen zu Steigen oder Steigen zu Eisenstraßen wurden, wenn z. B. wie bei Bahra der Ort von der Verhüttung lebte. Diese Eisenstraßen wurden übrigens im Teil 3 der Geschichte der Stadt ausführlich beschrieben.



**Abb. 2.1.154:** Einige Steige von Berggießhübel aus zu den Nachbargemeinden auf der topografischen Karte nach [2.16].

In der aktuellen topografische Karte nach Abb. 2.1.150 wurde versucht, einige wichtige Steige von Berggießhübel aus zu markieren:

- 1 Steig Berggießhübel - Bahra über die alte Eisenstraße
- 2 Steig Berggießhübel - Cotta
- 3 Steig Berggießhübel - Gersdorf über die Gersdorfer Straße
- 4 Steig Berggießhübel - Gottleuba über die Talstraße
- 5 Steig Berggießhübel - Langenhennersdorf über die Holzschleife
- 6 Steig Berggießhübel - Markersbach über den O-Weg
- 7 Steig Berggießhübel - Ottendorf über die Zehistaer Wände
- 8 Steig Berggießhübel - Göppersdorf (Wingendorf, Liebstadt) über Obergersdorf

Diese Aufzählung kann auch für die Verbindung zwischen den einzelnen Gemeinden fortgeführt werden, wie z. B. zwischen

Oelsen und Bienhof an Mühlbachs Ruh vorbei,  
 Oelsen und Breitenau über den Mühlweg,  
 Langenhennersdorf und Cotta über Cotta b,  
 Langenhennersdorf und Hermsdorf über den Ebschenweg und die alte Eisenstraße,  
 Langenhennersdorf und Neundorf über den Wiesenweg und  
 Hellendorf und Markersbach über den Taubenherd usw.



## 2.2 Eisenbahnen

### 2.2.1 Erinnerungen

Es ist eine eigentümliche Erscheinung in unserer Generation (Jahrgang 1938), dass alte Dampfeisenbahnen eine Fülle und Tiefe von Erinnerungen wecken. Die Ursache könnte darin liegen, dass in unserer Jugend ein nicht geringer Teil unserer Erlebniswelt mit den Eisenbahnzügen bei den Fahrten von und zur Schule und Arbeit verbunden war. Die Eisenbahn gehörte damals zum Lebensalltag.

In Erinnerung sind mir besonders die Fahrten zur Oberschule und zurück geblieben. Infolge der langen Fahrzeit wurde von den Jungen der Zug nur im Winter genutzt. Im Sommer fuhren wir mit dem Fahrrad.



**Abb. 2.2.1:** Personenzug auf der Brücke zwischen Berggießhübel und Bad Gottleuba 1960 (links der Schornstein der Hänسلمühle). Foto: Ilse Fischer; Bergg.

Der Zug fuhr 5.30 Uhr in Gottleuba ab. In Berggießhübel saßen schon die Gottleubaer Schüler im Zug. Es war klar, dass es mir, wie jedem gesunden Jungen, sehr schwer fiel, dass schöne warme Bett zu dieser unchristlichen Zeit zu verlassen. Trotz heftiger Ermahnungen meiner Mutter, gelang es mir selten, das Haus vor dem Tuten des Zuges am Kirchberg zu verlassen. Ich war damals ein sportlicher junger Mann, der 1000 m in 3 Minuten lief. Ich habe den Wettlauf mit dem Zug bis zur Abfahrt fast immer gewonnen. War der Zug schon an der Gottleubabrücke (Abb. 2.2.1), so musste ich bis zum Bahnhof Zwiesel laufen, das waren ca. 2,5 km.

Später habe ich dann erfahren, dass meine Mitschüler Wetten abschlossen, ob ich verschwitzt den Zug erreichte oder nicht. Ich kann mich nicht erinnern, dass ich den Schulbeginn nur ein Mal verpasst habe. Interessant ist, dass mein Enkel die gleichen Probleme mit dem Schulbus hatte.

Die Bahnfahrt wurde benutzt, um Schulaufgaben zu erledigen. Natürlich waren die Fahrten auch Gelegenheiten, um erste zarte Liebesbände zu knüpfen. Dies ist wahrscheinlich auch die Ursache für die besondere Verbindung, die wir zu der Bahn haben. Sie war die beste Möglichkeit für die Knüpfung und Aufrechterhaltung persönlicher Beziehungen.

Von dem Historiker Rainer Fischer [2.3] wurde unserer Eisenbahn ein bleibendes Denkmal gesetzt. Im Folgenden halten wir uns an seine Darstellung und übernehmen mit seiner freundlichen Genehmigung einige Inhalte. Außerdem bietet die Broschüre von Nitsche und Herbach [2.12] und das Internet Informationen besonders für Eisenbahnfreunde an. Weitere Einzelheiten sind in der Geschichte der einzelnen Gemeinden zu finden.

### 2.2.2 Bau der Strecke Pirna-Berggießhübel

Die über 750-jährige Stadt Pirna war zu Beginn des 19. Jh.s zum Wirtschaftszentrum zwischen Elbsandsteingebirge und östlichem Erzgebirge geworden und erhielt frühzeitig durch die Elbschiffahrt und die Sächsisch-Böhmische Staatsbahn Dresden-Bodenbach Verkehrsanschlüsse.

Die Orte zwischen der Elbe und der böhmischen Grenze kämpften Jahrzehnte lang um einen Bahnanschluss über das Gebirge (siehe Projekt auf der Abb. 2.2.2) und wollten sich nicht mit einer Stichbahn



abfinden, die ihnen der Staat zubilligte. Sie waren seit jeher eng mit den benachbarten böhmischen Orten verbunden und strebten einen Ersatz für die uralten, über das Gebirge führenden Handelsstraßen durch die Eisenbahn an. Außerdem hatten die Cottaer Sandsteinbrüche, die Berggießhübler Bergwerke und das Berggießhübler Eisenwerk ein großes Frachtaufkommen. Die Bergwerke förderten in diesen Jahren jährlich ca. 25.000 t Magnet Eisenstein. Des Weiteren hätte der Holz- und Kohlehandel mit Böhmen durch die Bahn wesentlich verbessert werden können.



Abb. 2.2.2: Das Pirna-Duxer Eisenbahnprojekt nach [2.3].

Am 5. November 1877 unterrichtete die Regierung die Ständeversammlung über die Pläne zum Bau einer Eisenbahn Pirna - Berggießhübel. Mit der Begründung, die Straßen im Gottleubatal wären dem starken Verkehr nicht mehr gewachsen. Für eine Eisenbahn bis Gottleuba bestehe aber derzeit kein ausreichender Anlass. Gottleuba hätte keinen erheblichen Frachtverkehr aufzuweisen und besäße kein nennenswertes Hinterland. Außerdem würde die Strecke über Berggießhübel große Schwierigkeiten bereiten. Von einer Strecke nach Böhmen könne wohl kaum noch ernstlich die Rede sein.

Ausführlich hatte die Regierung die Frage der Spurweite behandelt. Da aber keine besonderen Geländeschwierigkeiten vorlagen, sollte die Strecke bis Berggießhübel als eine normalspurige Bahn ausgeführt werden. Das Projekt sah vor, die Bahn von Rottwerndorf an den linken Talhang zu führen, um die dortigen Steinbrüche leichter anschließen zu können. Für die Steinbrüche im Lohmgrund, die etwa 20-54 m über der Bahn lagen, hatte man ein Zweiggleis von der Haltestelle Rottwerndorf zu einem der nächsten Brüche vorgesehen. Zu diesen könnten die Steinbruchbesitzer schmalspurige Schleppbahnen mit Pferdebetrieb errichten, um dann die Steine mittels Rutschen in die Wagen der Staatsbahn zu verladen. Die Regierung hatte 1.133.000 M kalkuliert und bat die Stände um Zustimmung für das Projekt.

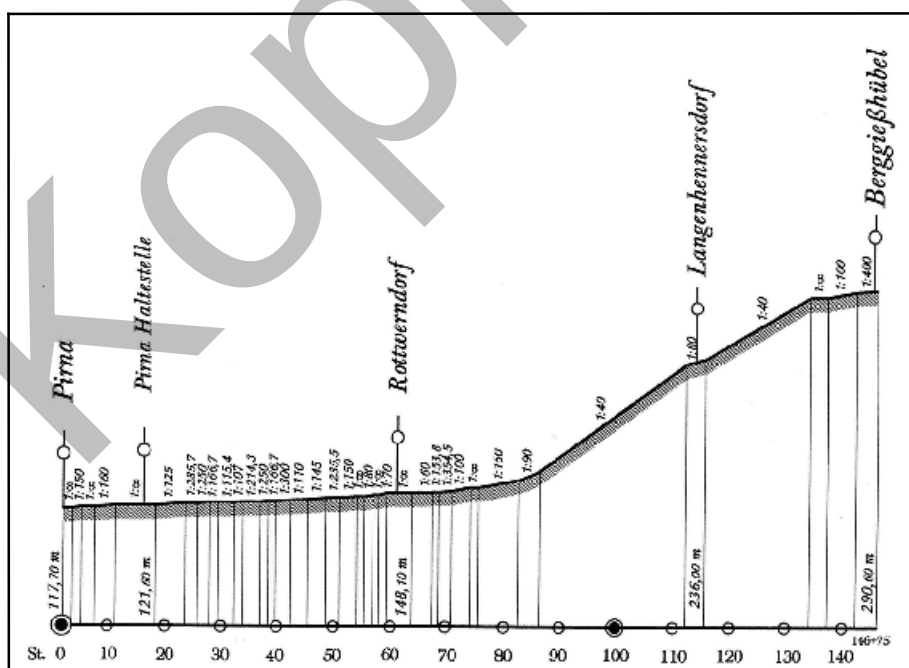


Abb. 2.2.3: Streckenprofil der Bahn Pirna - Berggießhübel. Länge 14,579 km, Höhenunterschied 172 m. Abb. nach [2.3].

Das Finanzministerium teilte mit, dass für eine Durchquerung der Stadt Berggießhübel ein zu großer Aufwand erforderlich sei. Am rechten Talhang müsste ein Tunnel von etwa 300 m Länge gebaut werden, daneben wäre der Abriss einiger Häuser erforderlich. Auch bei Fortführung am linken Talhang wäre ein Tunnel nötig, dieser müsste aber nur 100 m lang sein und würde allein rund 80.000 M verschlingen.

Im Januar 1878 sandte der Gottleubaer Bürgermeister Fischer ein Gutachten zur Fortsetzung der geplanten Strecke an den Landtag. Das Gutachten sollte belegen, dass ein Tunnelbau in Berg-

gießhübel nicht nötig sei, weil das Tal keine Schwierigkeiten aufweise und nur wertlose Hintergebäude abgerissen werden müssten. Als Baukosten für die nur 2,52 km lange Strecke wurden nur 160.000 M angegeben.

Anhand dieses Gutachtens widersprach die Finanzdeputation der Regierungserklärung, ergänzte aber den Kostenanschlag um etwa 46.300 M für Transportmittel und bessere Schienen.

Die 2. Kammer beschloss am 14. Februar 1878, die erforderlichen Mittel für die Strecke Pirna-Berggießhübel nebst Zweiggleis zu den Steinbrüchen zu bewilligen, sowie die Verlängerung nach Gottleuba zu erwägen. Die 1. Kammer lehnte die Verlängerung ab, folgte ansonsten dem Beschluss der 2. Kammer. Dieses Ergebnis wurde am 21. Februar 1878 der Regierung mitgeteilt, die damit alle Vollmachten zur Vorbereitung der Strecke Pirna-Berggießhübel erhielt.

Im November 1879 lag der Oberbau bereits bis Neundorf. Zum Jahresende waren von der Königin-Marien Hütte in Cainsdorf alle eisernen Brücken fertiggestellt. Das Empfangsgebäude in Rottwerndorf wurde von der Fa. Otto Horn aus Neundorf erbaut, die auch an der oberen Brücke in Langenhennersdorf tätig war.

Das Berggießhübler Stationsgebäude errichtete das ortsansässige Unternehmen von Ernst Heidrich. Trotz des strengen Winters 1879/1880 konnte nach einem reichlichen Jahr Bauzeit am 15. Juli 1880 um 9 Uhr die Prüfungsfahrt ab Pima stattfinden. Da keine Mängel bemerkt wurden, stand der Eröffnung der zweiten "Sekundärbahn" in Sachsen (nach Plagwitz - Gaschwitz) am 19. Juli nichts mehr entgegen. Die Strecke wurde dann am 19. Juli 1880 feierlich in Betrieb genommen, wobei die Baumaßnahmen offiziell erst im September 1880 beendet wurden.

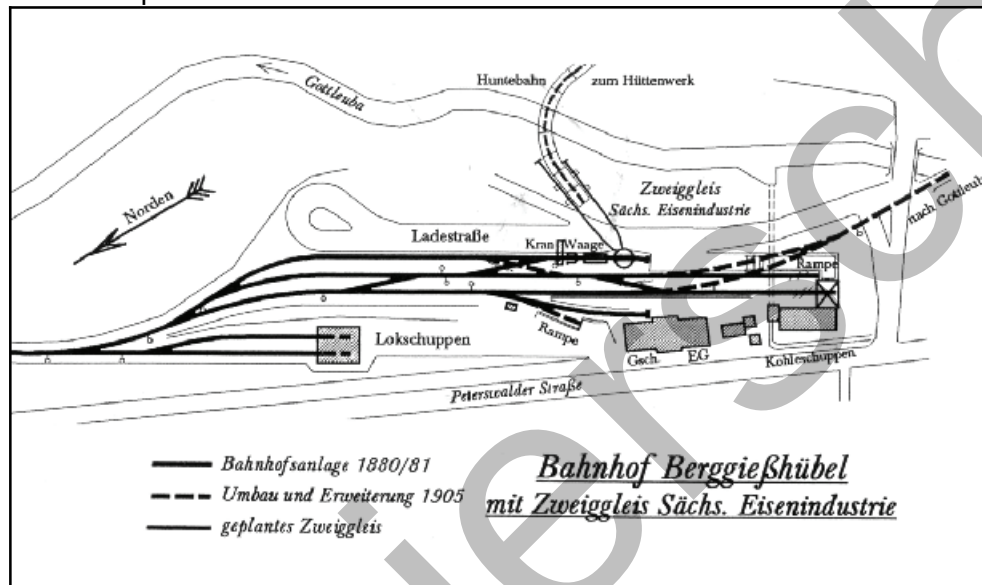


Abb. 2.2.4: Lageskizze der Bahnhofsanlage Berggießhübel als Endbahnhof. Abb. nach [2.3].

Insgesamt wurden für die knapp 15 km lange Strecke 81.000 m<sup>3</sup> Erdreich bewegt, 17,8 km Gleis und 19 Weichen verlegt sowie zwei gewölbte Steinbrücken (70 m und 49 m lang) und acht kleinere Eisenbrücken errichtet. Mit dem Bau der Strecke waren im Schnitt 200 bis 300 Arbeiter beschäftigt.

Der Bahnhof Berggießhübel ging mit Eröffnung der Bahnstrecke 1880 als Endbahnhof und Sitz der Bahnverwaltung in Betrieb. Aufgrund des schnell wachsenden Verkehrsaufkommens wurde das Empfangs-

gebäude bereits 1887 um ein Stockwerk aufgestockt.



Abb. 2.2.5: Der Bahnhof Berggießhübel um 1890.

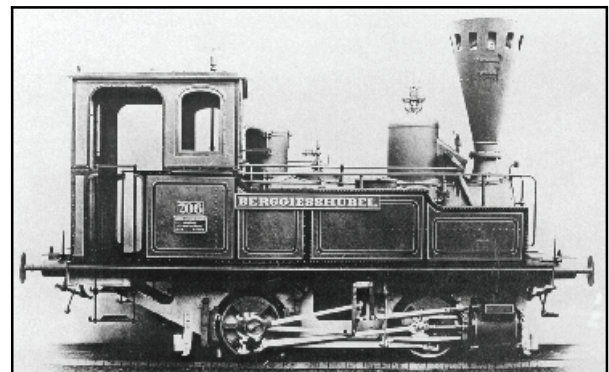


Abb. 2.2.6: Die Dampflok "Berggießhübel" um 1890.

Die Stadt Berggießhübel hatte sich schon kurz nach Eröffnung der Strecke um einen **Haltepunkt in Zwiesel** bemüht, um den dortigen Bewohnern den Weg zur Bahn zu verkürzen. Wegen des erwarteten geringen Verkehrsaufkommens wurden das zunächst abgelehnt. Erst 1910 hatte ein weiteres Gesuch Erfolg und der Haltepunkt wurde am 1. Mai 1911 eröffnet. Der Haltepunkt war unbesetzt und der Fahrkartenverkauf erfolgte in der Gaststätte **Echo**. Später erfolgte der Verkauf durch das Küchenfenster



neben der Tür. In den letzten Jahren wurden die Fahrkarten nur noch im Zug verkauft. Der **Haltepunkt Langenhennersdorf** bestand seit der Betriebseröffnung. Vom 1. Januar 1905 wurde der Haltepunkt Langenhennersdorf als Bahnhof eingestuft.



Abb. 2.2.7: Der Haltepunkt Zwiesel um 1950.

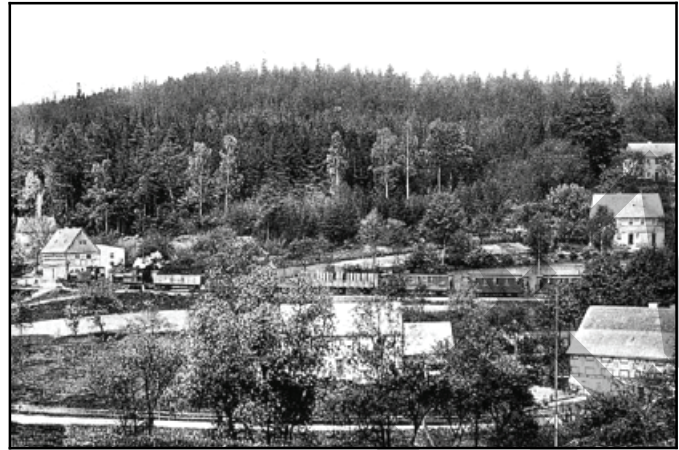


Abb. 2.2.8: Ein gemischter Zug in Zwiesel um 1915.



Abb. 2.2.9: Blick auf den Bahnhof Langenhennersdorf um 1950.

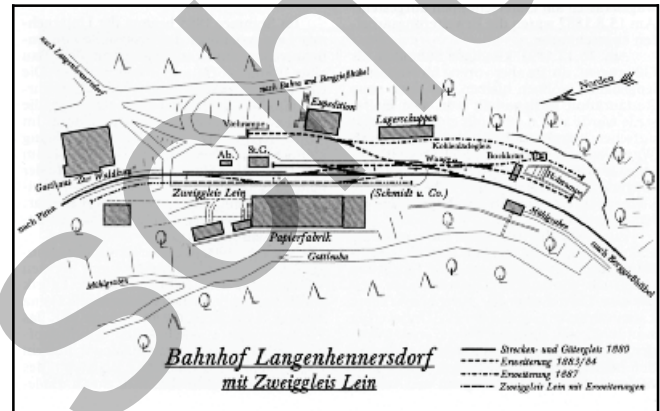


Abb. 2.2.10: Lageskizze des Bahnhofes Langenhennersdorf. Abb. nach [2.3].

Das Ladegleis mit Vieh- und Holzrampe wurde 1883 erbaut. Direkt gegenüber der Haltestelle wurde in den Jahren 1885 und 1886 eine Papier- und Pappenfabrik errichtet, die 1887 ein eigenes Anschlussgleis erhielt. Ein weiteres Zweigglets diente der Firma Schmidt & Co. Vor und nach dem Bahnhof Langenhennersdorf musste das Gottleubatal überquert werden. Unterhalb des Bahnhofes entstand von 1879 bis 1880 eine Steinbrücke mit 4 Bögen (L/H/B; 70,0/12,5/3,8) durch die Firma Robert Berndt, Chemnitz für 14.019 Mark. Oberhalb des Bahnhofes wurde eine Steinbrücke mit 3 Bögen (L/H/B; 49,0/10,0/5,5) in den Jahren 1879 - 1880 durch die Firmen Robert Berndt, Plauen bei Dresden und Firma Otto Horn, Neundorf für 9.047 Mark errichtet.

Mit Eröffnung der **Bahnstrecke Pirna–Großcotta** im Jahre 1894 verlegte man die Bahnverwaltung von Berggießhübel nach Pirna.

### 2.2.3 Verlängerung nach Gottleuba

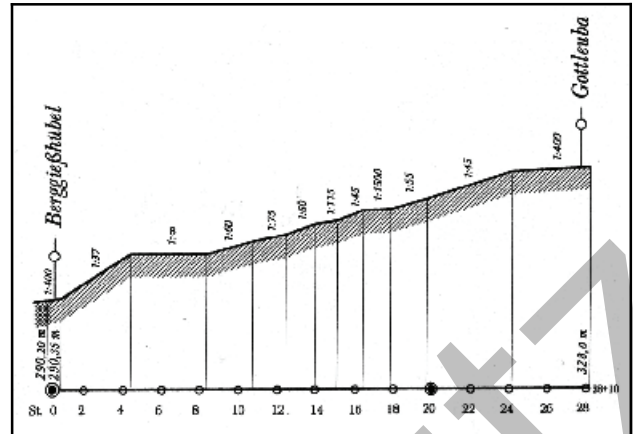
Nachdem mehrere Versuche zur Weiterführung nach Gottleuba keinen Erfolg gebracht hatten, Gottleuba aber unbedingt einen Bahnanschluss haben wollte, verfasste am 14. Dezember 1897 der Gewerbe- und Ortsverein Gottleuba nochmals eine Petition, in der er um die Verlängerung von Berggießhübel über Gottleuba und Hellendorf zur Landesgrenze nachsuchte, sich aber auch mit einer Fortsetzung bis Gottleuba oder Niederhartmannsbach abfinden wollte.

Beide Kammern empfahlen der Regierung am 18. Mai 1898 eine Verlängerung nach Gottleuba, rieten aber von einer Weiterführung bis zur Landesgrenze ab. Am 8. Dezember 1899 teilte die Regierung den Ständen das Ergebnis der Untersuchung einer Verlängerung der Linie nach Gottleuba mit. Das Verkehrsaufkommen Gottleubas wäre seit 1895 stark angestiegen, sodass der Bau sinnvoll erschien. Probleme gäbe es etwa 200 m oberhalb des Berggießhübler Bahnhofes, wo die steilen Hänge des Gottleubats zusammenstießen, während danach das Tal wieder weiter wird. Würde der linke Talhang gewählt, wären allein für einen 400 m langen Tunnel 318.000 M erforderlich, während bei einer Verlegung am rechten Hang etwa 385.000 M ausreichen würden. Eine 35 m lange Brücke war über die Gottleuba zu führen und eine Scheune, ein Wohnhaus und ein Schuppen abzureißen. Die Endstation in Gottleuba sollte so angelegt werden, dass eine Verlängerung möglich blieb. Die Strecke würde 2.665 m lang werden, davon müssten 87,8 % in Steigungen liegen. Die Baukosten wurden auf 585.000 M beziffert.





**Abb. 2.2.11:** Die Postkutsche vor der Leinbrockvilla in Gottleuba um 1900 als Zubringer für die Eisenbahn vor der Verlängerung der Strecke.



**Abb. 2.2.12:** Streckenprofil zwischen Berggießhübel und Gottleuba. Länge 2,68 km Höhenunterschied 38 m. Abb. nach [2.3].

Im Juli 1902 begann die Detailplanung der Verlängerung der Linie. Im Sommer 1903 wurden die Enteignungsverhandlungen aufgenommen und am 11. und 17. August 1903 erfolgte die Planfeststellung. Die unentgeltliche Bereitstellung des dafür erforderlichen Geländes durch die Stadt Gottleuba begünstigte das Vorhaben. Nachdem das Projekt im Frühjahr 1900 genehmigt wurde, begann der Kamener Geometer Rentsch im Herbst 1901 mit der Geländeaufnahme. Der Einrichtung des Baubüros Berggießhübel am 1. Juli 1902 folgte im Herbst des Jahres das Abstecken der Trasse.

Die Enteignung für den Bau der Trasse fand am 30. Juni 1904 statt, nachdem Beschwerden über die erschwerte Zugänglichkeit von Gebäuden, erhöhter Hochwassergefährdung durch den Bahndamm und über mögliche Rauch- und Rußbelastigung ausgeräumt waren. So konnte am 14. Juli 1904 der erste Spatenstich erfolgen. Die Entschädigungen wurden am 9. September 1904 ausgezahlt.

Am Übergang am Kirchberg in Berggießhübel war ein Wärter zu postieren, der den Zug bei Gefahr anhalten durfte. In einer Verfügung vom 14. Dezember 1903 hieß es dazu: "Der Übergang in Schienenhöhe ist durch einen Wärterposten ständig zu besetzen, welcher den Verkehr bei Tag mittels roter Fahne und bei Dunkelheit mittels grüner und roter Laterne regelt...Der Wärterposten erhält die Befugnis den Zug im Notfalle halten zu lassen. Der Zug hat vor und über den Übergang nur im Tempo des Schrittes zu fahren. Der öffentliche Fußweg ist durch Unterführung unter der Bahn durchzuleiten."



**Abb. 2.2.13:** Der Bahnhof Berggießhübel mit dem Gleis nach Gottleuba um 1910.



**Abb. 2.2.14:** Bahnübergang am Kirchberg mit dem Bahnwärterhäuschen 1910.

Das Empfangsgebäude in Gottleuba wurde durch den Baumeister Reppchen erbaut. Nach dem Vertragsabschluß vom 24. Juli 1904 zwischen Herrn Reppchen und der königl. sächsischen Eisenbahn stand dem Bau nichts mehr im Weg. Das Empfangsgebäude war neben Erdarbeiten das erste Bauvorhaben der Streckenerweiterung nach Gottleuba. Bereits Ende November 1904 wurde das Empfangsgebäude fertiggestellt. Es blieb schlicht und einfach und das kurioserweise bis zur Gegenwart. Dabei gab es 1916 erste Pläne zum Gebäudeneu- bzw. Umbau. Die Toiletten lagen im abgelegenen Wirtschaftsgebäude und die Gepäckannahme in einem unüberdachten Wagenkasten neben dem Empfangs-



gebäude. Das Empfangsgebäude selbst besaß nur einen Schalter für Fahrkarten.

Erst in den 1930er Jahren wurde der Umbau des Empfangsgebäudes vorgenommen. Zunächst überdachte man die Bahnsteigsperrle und vergrößerte damit den Warteraum. Im Folgenden verschwanden die Wagenkästen für die Gepäckannahme. Statt dessen wurde am Empfangsgebäude ein Flachbau angebaut. Dieser schaffte Raum für den Dienstvorsteher, den Fahrdienstleiter und die Gepäckannahme. Letztere konnte nun direkt vom Warteraum aus erreicht werden.



**Abb. 2.2.15:** Die Eisenbahnbrücke über die Gottleuba (im Hintergrund der Bahnhof Berggießhübel) um 1950.

Bis Ende 1904 wurden 52.558 m<sup>3</sup> Erd- und Felsmassen bewegt, 3.550 m Oberbau und 10 Weichen verlegt, drei Gottleubabrücken mit eisernem Überbau, ein Betonviadukt mit fünf Bogenöffnungen, zwei Gebäude auf freier Strecke sowie vier Gebäude im Bahnhof Gottleuba errichtet. Am 19. Juni 1905 konnte der Bauzugverkehr aufgenommen werden. Am 29. Juni 1905 fand die Abnahmeprüfung statt, welche keinerlei Mängel aufzeigte.

Am 30. Juni 1905 erfolgte die festliche Einweihung der Strecke. Um 1.30 Uhr nachmittags setzte sich ein Festumzug der Vereine von Gottleuba zum Bahnhof Berggießhübel in Bewegung. Dort begann um 2.54 Uhr nachmittags mit dem planmäßigen Personenzug von Pirna eine Festfahrt nach Gottleuba. Ab 4.00

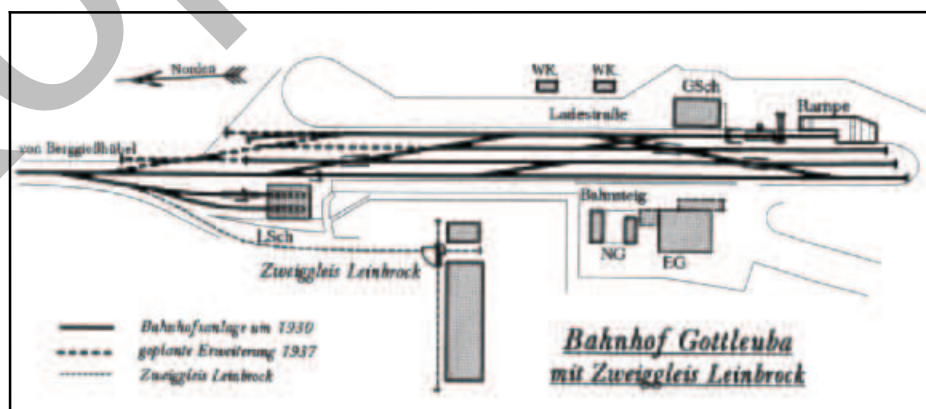
Uhr fand eine Festtafel im Kurhaus statt ("Gedeck 2 Mark, ohne Weinzwang!"). Zugleich gab es ein Festkonzert auf dem Marktplatz und im Kurhaus. Um 6.00 Uhr begann die Festtafel im Gasthof *Zum Kronprinz* (heute Gasthaus Hillig). Ab 7.00 Uhr fand im Saal des Gasthofs *Zum Schützenhaus* der große Festball statt und ab 9.00 Uhr abends war "allgemeine Illumination" angesagt. Ein Sonderzug fuhr um 9.50 Uhr abends von Gottleuba nach Pirna und hielt auf allen Stationen.



**Abb. 2.2.16:** Einweihung der Strecke 1905.

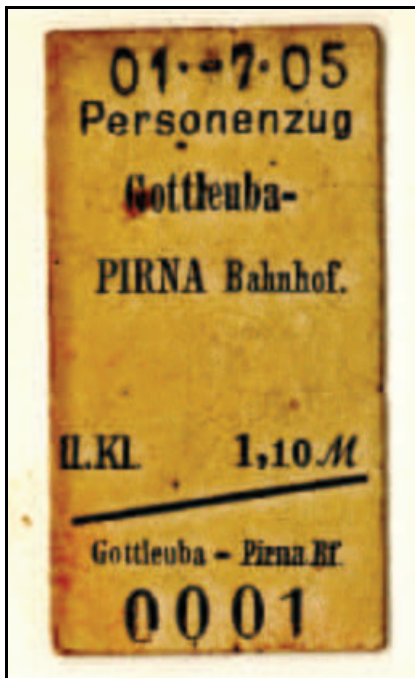


**Abb. 2.2.17:** Das Empfangsgebäude nach 1930. Abb. nach Ingolf Paul, Internet: [Gottleubatalbahn.de](http://Gottleubatalbahn.de).



**Abb. 2.2.18:** Lageskizze der Bahnhofsanlage Gottleuba 1930. Abb. nach [2.3].





**Abb. 2.2.19:** Fahrkarte II. Klasse vom Eröffnungstag, dem 1. Juli 1905. Bis 1926 gab es 4 Klassen, wobei die IV. Klasse für Reisende mit Tragkörben vorgesehen war. Vorlage: Museum Bad Gottleuba.



**Abb. 2.2.20:** Fahrkarte III. Klasse vom Eröffnungstag. Vorlage: Museum Bad Gottleuba.

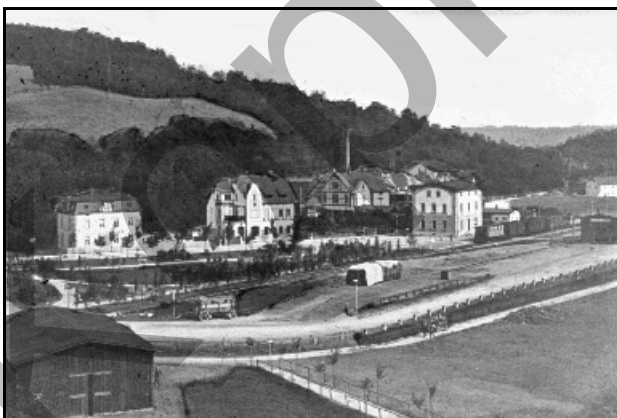


**Abb. 2.2.21:** Fahrkarte III. Klasse vom Eröffnungstag. Vorlage: Museum Bad Gottleuba.

Am **Bahnhof Gottleuba** endete die Gottleubatalbahn. Obwohl die Stadt Gottleuba am 20. Dezember 1936 den Zusatz "Bad" erhielt, fand bis zur Stilllegung der Strecke keine Umbenennung des Endbahnhofs statt. Zu Beginn bestand er nur aus dem Bahnsteig-, dem Umfahr- und dem Ladegleis.

Ein weiteres Gleis führte zum Lokomotivschuppen, der aus Berggießhübel umgesetzt worden war. Des Weiteren verfügte der Bahnhof über eine Laderampe, einen von Hand zu bedienenden 5 t-Kran, eine Gleiswaage, einen Bahnsteig und eine Güterstraße.

Es lagen bis zu vier Gleise sowie ein Anschlussgleis im Bahnhofsgelände. Zwischen 1909 und 1913 wurde die Heilstätte der Landesversicherungsanstalt, der heutige Gesundheitspark, erbaut. Die enormen Mengen an Baumaterial wurden damals per Eisenbahn zum Bahnhof geliefert. Um die Baumaterialien bis zu den einzelnen Gebäuden der Heilstätte zu befördern, erfolgte 1908 der Bau einer elektrischen schmalspurigen Transportbahn.



**Abb. 2.2.22:** Das Bahnhofsgelände um 1908.



**Abb. 2.2.23:** Das Bahnhofsgelände um 1912 mit dem Gondelteich.

1907 wurde auf Kosten des Gutsbesitzers Arnold der **Haltepunkt Giesenstein** eingerichtet. In den Folgejahren wurde er aber nur in geringem Maße genutzt. Im Jahr 1921 wurden etwa nur 1684 Fahrkarten verkauft, was durchschnittlich vier bis fünf Reisenden täglich entsprach. Am 11. Dezember 1922 wurde der Haltepunkt geschlossen.

Der Streckenplan der Linie Pirna-Gottleuba ist im Anhang angegeben.



### 2.2.4 Betrieb, Einstellung und Rückbau

In der Betriebsführung der Sekundärbahnen galt oberste Sparsamkeit. Die Höchstgeschwindigkeit betrug am Anfang 20 km/h.

| 2822<br>2.-4. | 2824<br>2.-4. | 2826<br>2.-4. | 2830<br>2.-4. | 2830a<br>2.-4. | km   |    | <i>RBD Dresden</i>                  | 2821<br>2.-4. | 2823<br>2.-4. | 2825<br>2.-4. | 2827<br>2.-4. | 2829<br>2.-4. | 2831<br>2.-4. |
|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|------|----|-------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 7.05          | SF 9.47       | 1.37          | aMi 9.13      | Mi/Do 11.30    | 0,0  | ab | <b>Pirna</b> . . . . . an           | 6.23          | 9.24          | SF 1.17       | 4.10          | 8.04          | SF 11.18      |
| 7.12          | 9.53          | 1.44          | 9.20          | 11.37          | 1,9  | ↗  | <b>Pirna Süd</b> . . . . . ↑        | 6.16          | 9.17          | 1.11          | 4.04          | 7.58          | 11.12         |
| 7.29          | 10.08         | 2.02          | 9.37          | 11.51          | 6,5  |    | <b>Pirna-Rottwerndorf</b> . . . . . | 6.02          | 9.03          | 12.57         | 3.51          | 7.44          | 10.59         |
| 7.38          | 10.12         | 2.17          | 9.41          | 11.55          | 7,6  |    | <b>Pirna-Neundorf</b> . . . . .     | 5.59          | 8.59          | 12.53         | 3.47          | 7.40          | 10.55         |
| 7.47          | 10.27         | 2.19          | 9.56          | 12.13          | 11,6 |    | <b>Langenhennersdorf</b> . . . . .  | 5.48          | 8.48          | 12.41         | 3.35          | 7.28          | 10.43         |
| 8.00          | 10.40         | 2.32          | 10.09         | 12.25          | 14,9 |    | <b>Berggießhübel</b> . . . . .      | 5.39          | 8.39          | 12.32         | 3.26          | 7.18          | 10.34         |
| 8.10          | SF 10.50      | 2.42          | aMi 10.19     | Mi/Do 12.36    | 17,6 | an | <b>Gottleuba</b> . . . . . ab       | 5.31          | 8.31          | SF 12.24      | 3.19          | 7.10          | SF 10.27      |

Abb. 2.2.24: Winterfahrplan Pirna - Gottleuba 1924/25. Abb. nach [2.3].

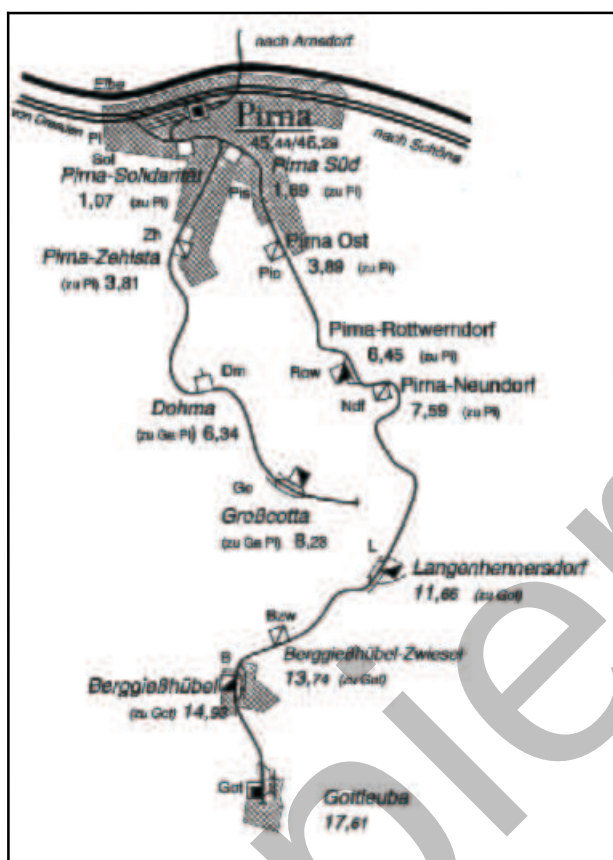


Abb. 2.2.25: Die Stichbahnen nach Gottleuba und Groß-Cotta 1961. Nach [2.3].

Am 30. Juli 1897 musste der Betrieb auf der Strecke von Pirna nach Berggießhübel wegen Überschwemmungen der Gleise eingestellt werden. Die Gleise wurden oberhalb Neundorfs teilweise weggeschwemmt und Brücken waren beschädigt. Nach der Reparatur der Brücke unterhalb von Langenhennersdorf lief der Verkehr am 21. August 1897 wieder. In den Jahren des Ersten Weltkriegs fand die größte Erweiterung der Gleisanlage in Gottleuba statt. Dabei wurden umfangreiche Abstellmöglichkeiten für Güter- und Personenwagen geschaffen. Das Anschlussgleis der Firma Leinbrock wurde 1927 gebaut, nachdem das Hochwasser vom Juli 1927 das Werk zerstört hatte. Es blieb das einzige Anschlussgleis des Bahnhofs. Die Länge des Bahnsteigs betrug in den ersten Betriebsjahren etwa 95 m.

Gleich nach der Eröffnung der Haltestelle Gottleuba wurde bemängelt, dass der Bahnsteig keine befestigte Bahnsteigkante aufwies, sondern lediglich aufgeschüttet war. Dieser Missstand wurde bis 1906 behoben. Nun besaß der Bahnsteig eine Kante aus Sandstein. Ende März 1916 wird die Verlängerung des Bahnsteigs auf 265 m erbeten und genehmigt. Der Bahnsteig schloss damit direkt an das Heizhaus an. Im Gegensatz zur bisher vorhandenen Bahnsteigbreite von 4,5 m wurden die letzten 50 m Bahnsteig in einer Breite von 3,0 m ausgeführt. Noch bis Mitte der 1920er Jahre gab es gerade eine einzige Lampe auf dem Bahnsteig.

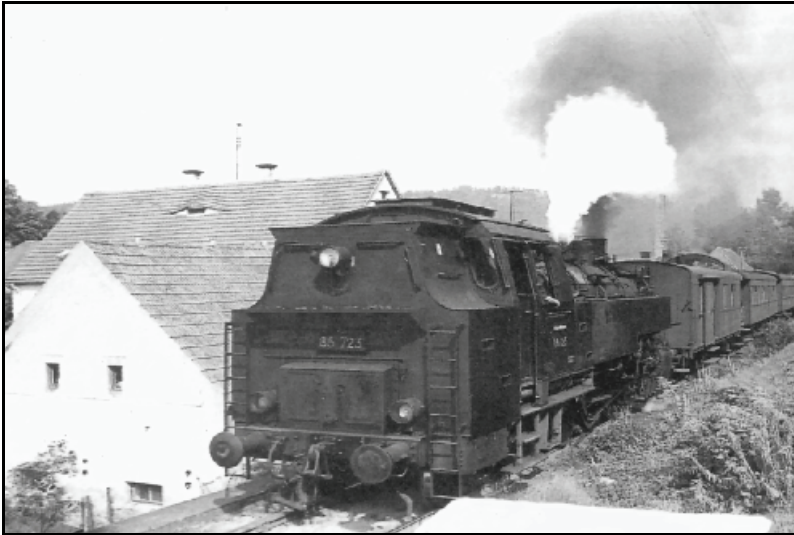
Die Bahnübergänge waren oft nicht beschränkt, sodass ausgiebig geläutet und gepfiffen wurde. Das führte nach dem Pirnaer Anzeiger zu mehreren Unfällen<sup>7</sup>:

“Am Donnerstag dem 2. März 1922 hatte der Handelsmann Prasser von Zschachwitz einen gefährlichen Unfall. Er kam mit seinem Fuhrwerk am Bahnübergang Kirchberg in Berggießhübel mit dem nach Gottleuba fahrenden Zug in Berührung. Während der Wagen zur Seite geschleudert wurde, kamen Mann und Pferd unter die Trittbretter der Eisenbahnwagen und wurden mit fortgeschleift, bis der Zug zum Halten kam.”

“Am Samstag dem 13. Oktober 1923 entgleiste bei dem Bahnübergang an der Hänselmühle in Berggießhübel bei dem ab Gottleuba 3,19 Uhr nach Pirna verkehrenden Zuge ein Wagen 4. Klasse durch Achsbruch. Glücklicherweise sind Personen nicht zu Schaden gekommen.”

In Langenhennersdorf “rollten am Sonntag, dem 20. März 1921 1/4 9 während des Rangierens von dem 1/4 9 (Anmerkung: vormittags) von Pirna hier eintreffenden Güterzuge ein mit 400 Zentnern Kohlen beladener Kohlenwagen und ein leerer Langholzwagen ab und sausten in rasender Geschwindigkeit auf der abschüssigen Strecke nach Neundorf zu. Hinter der großen Kurve, in der Nähe der Protze-Mühle, kamen die Wagen glücklicherweise zur Entgleisung.

<sup>7</sup> siehe Internet: [www.gottleubatalbahn.de](http://www.gottleubatalbahn.de)



**Abb. 2.2.26:** Personenzug vor dem Kirchberg um 1955. Foto: Samml. Mörbitz, Berggießhübel

Wären die Wagen nicht entgleist, hätten sie unabsehbares Unheil anrichten können, denn sie hätten auf den Personenzug auffahren können, der 1/2 9 in Neundorf eintrifft. Dieser Zug war zur Zeit des Unfalls noch in Rottwerndorf. Er konnte nur bis Neundorf verkehren, da das Gleis an der Unfallstelle gesperrt war. Ein von Dresden abgeordneter Hilfszug nahm alsbald die Aufräumarbeiten auf. Der von Gottleuba verkehrende Mittagszug konnte die Unfallstelle noch nicht passieren, der Verkehr wurde jedoch durch Umsteigen aufrecht erhalten. Menschen sind bei dem Unfall nicht zu Schaden gekommen."



**Abb. 2.2.27:** Personenzug in Berggießhübel hinter dem ehemaligen Fuhrgeschäft Löbel um 1960.

Auf den Stationen, auf denen keine Beamten eingesetzt waren, übernahmen Privatpersonen den Stationsdienst. Haltepunkte hatten kein Personal. Die Züge fuhren in der Regel als gemischte Züge mit Personen- und Güterbeförderung.

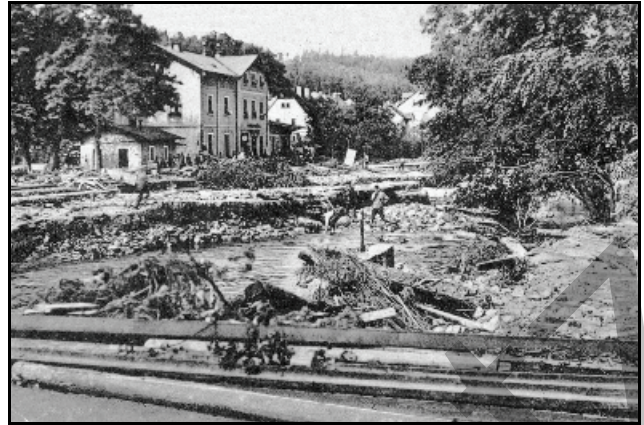
Der Güterverkehr blieb unter den Erwartungen. Am Anfang hatten die Sandsteintransporte aus Cotta und dem Lohmgrund den Hauptanteil der Fracht. Ab etwa 1910 ging das Volumen der Sandsteintransporte durch den Niedergang der Sandsteinbrüche stark zurück. Dagegen vergrößerte sich mit dem Anstieg des Kur- und Ausflugverkehrs der Personenverkehr in die Kurorte Berggießhübel und Bad Gottleuba. Letzterer entwickelte sich so gut, dass der Endbahnhof auf Grund unzureichender Abstellkapazitäten für Wagen erweitert werden musste.

Sehr große Probleme traten durch die Schäden bei dem **Hochwasser vom 8./9. Juli 1927** auf. Nachdem in dem Jahr die Strecke schon zwei Mal wegen Hochwassers gesperrt werden musste, wurden bei diesem Hochwasser die Gleisanlagen besonders um Berggießhübel und Rottwerndorf vollständig weggeschwemmt und nahezu alle Brücken stark beschädigt. Erst Mitte September ging der Zugverkehr abschnittsweise wieder in Betrieb. In den Folgejahren wurden dann eine Reihe von Brücken völlig erneuert oder aufwendig instand gesetzt.





**Abb. 2.2.28:** Das Bahnhof Hotel Gottleuba und jetziges Bürgerhaus nach dem Hochwasser 1927. Nach 1945 wurde das Schützenhaus Bahnhof Hotel.



**Abb. 2.2.29:** Die zerstörten Gleisanlagen des Bahnhofes Berggießhübel bei dem Hochwasser 1927.

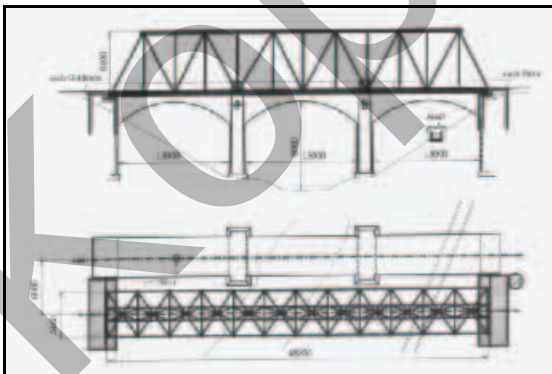


**Abb. 2.2.30:** Die Eisenbahnbrücke oberhalb von Berggießhübel nach dem Hochwasser 1927.

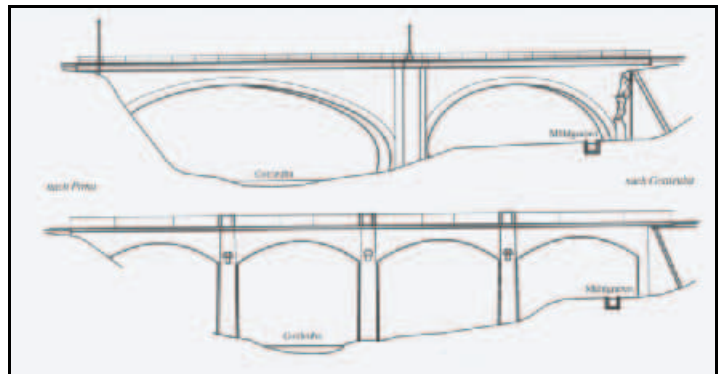


**Abb. 2.2.31:** Die zerstörten Gleisanlagen des Bahnhofes Berggießhübel bei dem Hochwasser 1927.

Die größten Schäden hatten die Eisenbahnbrücken um **Langenhennersdorf** zu verzeichnen. Für uns heute ist es immer wieder überraschend, in welcher kurzen Zeit damals derartig aufwendige Bauwerke fertiggestellt wurden.



**Abb. 2.2.32:** Die Brücken oberhalb des Bahnhofes von Langenhennersdorf. Oben die alte Steinbrücke von 1880 und darunter die neue Stahlfachwerkbrücke von 1928. Die alte steinerne Brücke wurde nach dem Neubau stehen gelassen. Brückenlänge ca. 48 m. Abb. nach [2.3].



**Abb. 2.2.33:** Die Brücken unterhalb des Bahnhofes von Langenhennersdorf. Oben die neue Betonbrücke mit 2 Bögen, die von 1927 bis 1928 durch Firma Liebold & Co. aus Langebrück errichtet wurde. Unten die alte Brücke von 1880, die beim Hochwasser 1927 schwer beschädigt wurde. Abb. nach [2.3].





**Abb. 2.2.34:** Die Bahnbrücke oberhalb des Bahnhofes nach dem Hochwasser 1927. Blick flussabwärts. Rechts der Mühlgraben.



**Abb. 2.2.35:** Reparatur der Bahnbrücke oberhalb des Bahnhofes nach dem Hochwasser 1927. Foto: Fam. Blumenstein, Lossatal.



**Abb. 2.2.36:** Die steinerne Bahnbrücke von 1880 mit den 4 Bögen unterhalb des Bahnhofes nach dem Hochwasser 1927. Blick flussaufwärts. Im Vordergrund die Reste der alten Grundmühle.

zen. Dagegen war der Abschnitt unter Langenhennersdorf nach der Einmündung der Bahra stark zerstört. Besonders betroffen waren die Strecken in Neundorf, Rottwerndorf und Pirna. Bei Rottwerndorf musste eine provisorische Brücke errichtet werden, um den Zugbetrieb wieder aufnehmen zu können.

Am Ende des Zweiten Weltkriegs wurde auch die Sekundärbahn nach Gottleuba durch Bombardierungen besonders in Pirna stark betroffen. Nach dem Kriege war die Bahn durch die **Reparationsleistung** genauso geschädigt, wie alle anderen Industriebetriebe in der sowjetischen Besatzungszone. Schienen wurden abgebaut, Loks und Wagen gingen als Reparationsleistung in die Sowjetunion. Ersatz wurde aus dem Schrott geholt und nach umfangreichen Reparaturen wurde der planmäßige Zugverkehr ab Juni 1945 wieder aufgenommen. Die Züge fuhren unpünktlich und langsam. Es gab jedoch nach dem Krieg kaum andere Transportmittel.

Am 22./23. Juli 1957 wurden die Täler des Osterzgebirges wiederum durch Hochwasser verwüstet. Im oberen Abschnitt hielten sich die Schäden in Grenzen.



**Abb. 2.2.37:** Der ehemalige Bahnhof Gottleuba um 1960. Abb. Museum Gottleuba



**Abb. 2.2.38:** Ein Personenzug im Bahnhof Bad Gottleuba um 1950.

Ab den 1950er Jahren bekam die Bahn zunehmend Konkurrenz durch den Kraftverkehr. Ab 1959 erfolgte der Stückfrachtguttransport durch den effektiveren Güterkraftverkehr und eine Haupteinnahmequelle der Bahn fiel damit weg. Zu Beginn der 1960er Jahre wurde geprüft, ob der Betrieb der Nebenstrecken noch ökonomisch sinnvoll sei. In einer Untersuchung schlug man 1965 vor, die Gottleubatalbahn 1970 still zu legen. Zur gleichen Zeit entschloss man sich aber zum Bau einer Talsperre im oberen Gottleubatal. Für den **Bau der Talsperre Gottleuba** wurde die Gleisanlage 1968/69 erweitert, damit Sand und Kies entladen werden konnten. Ein zusätzlicher Kran ermöglichte das Entladen von großen



Teilen. Hinzu kamen große Zementsilos. Nach der Einstellung der Personenbeförderung im Jahr 1970 stand der Anlieferung der enormen Mengen an Baustoffen für die Talsperre nichts mehr im Wege. Für Reisende wurde am 24. August 1970 der **Schienenersatzverkehr** eingeführt, während der Güterverkehr Ende der 1960er Jahre eine neue Dimension erlangte. Als die Arbeiten an der Gottleubatalsperrre 1974 abgeschlossen waren, stand der Stilllegung des Streckenabschnitts zwischen Gottleuba und Pirna-Neundorf nichts mehr im Weg. Während die Strecke zwischen Gottleuba und Langenhennersdorf sofort nach der Stilllegung am 1. April 1976 rückgebaut wurde, bekam das Pressspanwerk Langenhennersdorf die Kohle noch bis Ende 1977 über das Eisenbahngleis. Der Streckenabschnitt zwischen Pirna und Pirna-Rottwerndorf versorgte seit jeher eine Reihe von Betrieben über eine Vielzahl von Anschlussgleisen. Auf diesem Streckenabschnitt bestand ab Ende 1967 durch die **Wismut-Erztransporte** ein eigenständiger Verkehr. Das Erz gelangte ab 1967 über eine 4,4 km lange Seilbahn (175 Gondeln zu 1 m<sup>3</sup>) vom Bergwerk in Leupoldishain zum Bahnhof Rottwerndorf. In den 1970er Jahren gingen von hier täglich sieben Erzzüge zu je 13 Wagen nach den Aufbereitungsbetrieben in Crossen und Seelingstädt.



**Abb. 2.2.39:** Rückbau der Gleise zwischen Bad Gottleuba und Berggießhübel 1976. Foto: Samml. Mörbitz, Berggießhübel



**Abb. 2.2.40:** Rückbau der Gleise. Foto: Samml. Mörbitz, Bergg.

Ab 1983 wurde der Bahnhof Rottwerndorf wegen einer Umstellung der Gewinnung der Uranerze nicht mehr benötigt. Als damit die Wismut und 1991 auch das Klebstoffwerk als Kunde wegfiel, ging das Frachtaufkommen bis Rottwerndorf so weit zurück, dass 1999 der Betrieb eingestellt werden musste. Die letzten Kilometer Schiene zwischen Pirna und Rottwerndorf wurden im Jahre 2000 abgebaut, nachdem in den 1990er Jahren noch Sonderfahrten der *IG Eisenbahnfreunde Sächsische Schweiz* stattfanden.

### 2.2.5 Zeitzeugnisse der ehemaligen Eisenbahn

Besucht man die Ortsteile der Stadt, so erkennt man heute kaum noch Spuren der ehemaligen Eisenbahnanlagen. Die folgenden Bilder sollen beim Auffinden helfen:

#### 2.2.5.1 Bad Gottleuba



**Abb. 2.2.41:** Bahnhofsgebäude Bad Gottleuba 2008



**Abb. 2.2.42:** Der von dem Bahnhof Berggießhübel 1905 umgesetzte Lockschuppen im Jahre 2012.

Nachdem der Bahnhof Gottleuba viele Jahre unbenutzt blieb, rekonstruierten Annegret und Christian Helm den Bahnhof zum Parkcafé "Alter Bahnhof" und eröffneten das Café mit Weinstube, Sommerterrasse und Parkbahn Ostern 2014.



**Abb. 2.2.43:** Das ehemalige Bahnhofsgebäude Bad Gottleuba nach dem Umbau durch die Familie Helm zum Parkcafé 2014.



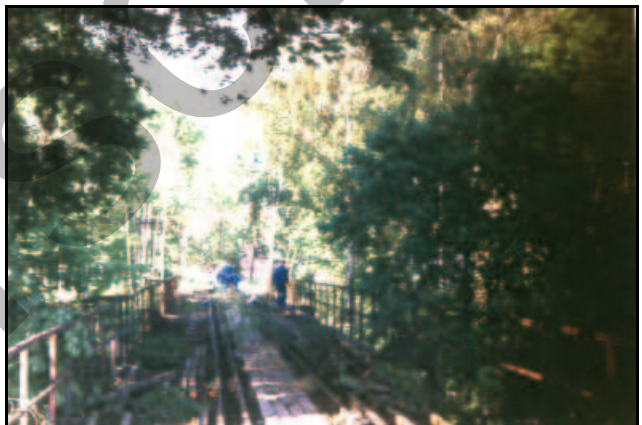
**Abb. 2.2.44:** Der Kinderspielplatz des Parkcafés mit Minieisenbahn 2014.

### 2.2.5.2 Berggießhübel

Der Streckenabschnitt von Gottleuba nach Berggießhübel wurde im Sommer 1998 als Fuß- und Radweg umgestaltet. Darin einbezogen wurde der fünfboigige, merklich ansteigende Betonviadukt im Kurpark und die Brücke über Gottleuba und Mühlgraben am km 15,5.



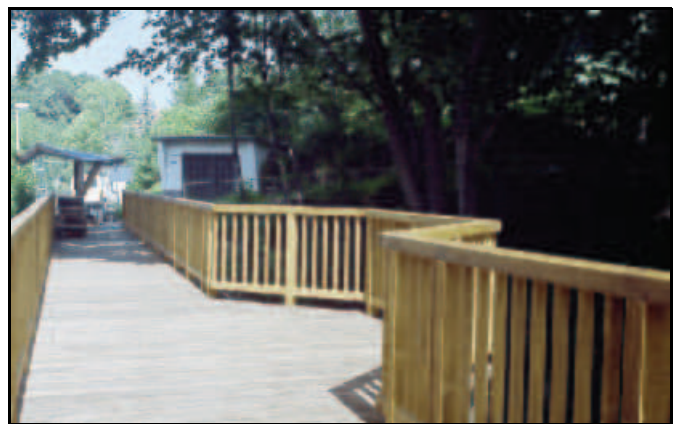
**Abb. 2.2.45:** Bahntrasse Berggießhübel-Bad Gottleuba, heute Kur- und Radweg 2002.



**Abb. 2.2.46:** Umbau der Eisenbahnbrücke Berggießhübel 1998. Foto: K.-J. Matthees, Bergg.



**Abb. 2.2.47:** Die Brücke bei dem Umbau 1998. Foto: K.-J. Matthees, Bergg.



**Abb. 2.2.48:** Die Brücke nach der Fertigstellung 1998. Foto: K.-J. Matthees, Bergg.

Eisenbahnfreunde aus dem Gebirgsverein 1899 Berggießhübel e. V. haben auf dem ehemaligen Streckenabschnitt zwischen Bahnhof Berggießhübel und dem Kirchberg alte Signale wieder aufgestellt und mit Erläuterungen versehen.





**Abb. 2.2.49:** Der ehemalige Fußgängerdurchgang mit dahinter liegender Treppe zum Kirchberg 2013. Darüber lag das Gleis.



**Abb. 2.2.50:** Das Einfahrtssignal in den Bahnhof Berggießhübel 2011.



**Abb. 2.2.51:** Der ehemalige Bahnhof Berggießhübel 2002.

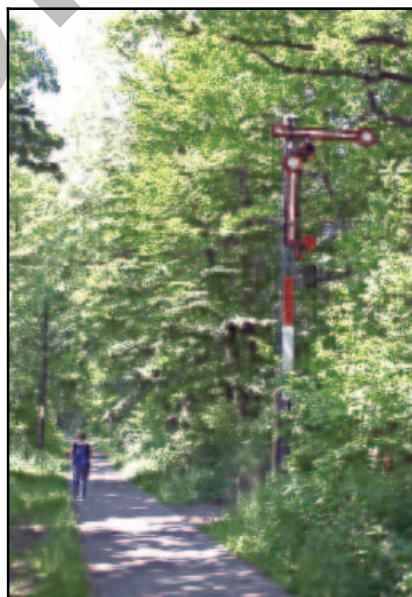


**Abb. 2.2.52:** Das ehemalige Bahnhof Hotel Berggießhübel, heute Wohnhaus 2008.

Auch auf dem ehemaligen Streckenabschnitt zwischen Bahnhof Berggießhübel und Zwiesel haben Eisenbahnfreunde aus dem Gebirgsverein 1899 Berggießhübel e. V. die alten Signale erhalten, wieder aufgestellt und mit Erläuterungstafeln versehen.



**Abb. 2.2.53:** Rangierhalttafel, Grenze für das Rangieren, 2006.



**Abb. 2.2.54:** Einfahrtssignal des Bahnhofes Berggießhübel, 2006.



**Abb. 2.2.55:** Pfeiftafel vor Bahnübergängen, 2006.





**Abb. 2.2.56:** Formvorsignal in Warnstellung, 2006.



**Abb. 2.2.57:** Signalfernsprecher 2011.



**Abb. 2.2.58:** Der ehemalige Haltepunkt Zwiesel mit dem Warnkreuz.



**Abb. 2.2.59:** Formvorsignal in Berggießhübel 2013.



**Abb. 2.2.60:** Gepflegter Kilometerstein vor Berggießhübel 2011.

### 2.2.5.3 Langenhennersdorf

Die alte Bahnstrecke zwischen Zwiesel und Langenhennersdorf ist völlig zugewachsen und nur schlecht begehbar. Die Gottleubabrücke unterhalb von Langenhennersdorf entstand als Neubau nach dem Hochwasser von 1927. Ihre zwei Betonbögen haben Spannweiten von 30,8 und 22,7 m.

Zwischen dem Bahnhof Langenhennersdorf und Zwiesel befindet sich hinter der stählernen Eisenbahnbrücke von 1928 die alte Brücke aus Sandstein von 1880, die nach dem Hochwasser von 1927 nicht abgerissen wurde. Diese Brücke ist die erste Steinbrücke mit Gelenken in Deutschland. Der Einbau von Gelenken in die Widerlager einer Brücke sollte die Lösung gegen auftretende Risse durch Setzungsvorgänge während und nach dem Bau einer Brücke sein. Dabei erhielt eine Steinreihe eine konkave und die darüber liegende Steinreihe eine konvexe Fläche.

Die Abb. 2.2.63 des nördlichen Brückenwiderlagers zeigt, wie die beide Steinreihen ineinander greifen und das Gelenk bilden.

Der Einsatz von Steingelenken bewährte sich in der Praxis allerdings nicht, da sich die erhoffte Verdrehbarkeit des Gelenkes durch den hohen Reibwert des Steins nicht in gewünschtem Maße erfüllte.

Die Brücke steht deshalb unter Denkmalschutz.

In einer Aktion mit der Kolping Bildungszentrum Pirna GmbH hat der Verein Bahnhof Langenhennersdorf e. V. das erhalten gebliebene Empfangsgebäude des Bahnhofs Langenhennersdorf in nur einjähriger Bauzeit sanieren können (siehe Abbn. 2.2.65, 2.2.66). Mit Hilfe der Ausbilder haben die Schüler des Bildungszentrums selbstständig die Pläne für die Gewerke erstellt, und diese umgesetzt.





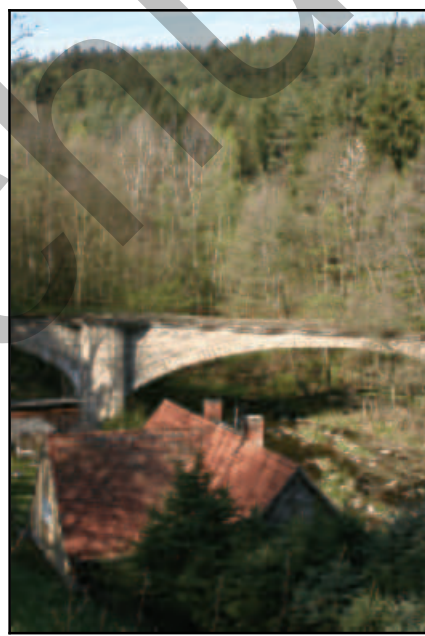
**Abb. 2.2.61:** Die stählerne Eisenbahnbrücke oberhalb des Bahnhofes von 1928 im Jahr 2004. Hinter dieser Brücke steht die alte Steinbrücke von 1880.



**Abb. 2.2.62:** Die steinerne Eisenbahnbrücke von 1880 im Jahre 2002.



**Abb. 2.2.63:** Das Steingelenk an der steinernen Eisenbahnbrücke von 1880. Foto: Tobias Nitsche, Internet: Gottleubatalbahn.de.



**Abb. 2.2.64:** Die Eisenbahnbrücke unterhalb des Bahnhofes Langenhennersdorf 2008.



**Abb. 2.2.65:** Das von Langenhennersdorfer Eisenbahnfreunden rekonstruierte Gebäude des Bahnhofes.



**Abb. 2.2.66:** Das Gebäude des ehemaligen Bahnhofes von der Gleisseite aus.

Seit der Stilllegung der Eisenbahn wird diskutiert, die ehemalige Bahntrasse zum Fahrradweg umzubauen. Im Jahre 1995 wurde die alte Eisenbahnstrecke zwischen Bad Gottleuba und Berggießhübel als Kurweg umgestaltet. Dieser Weg erfreut sich seit der Eröffnung als Rad- und Spazierweg größter Beliebtheit. Schade, dass er hinter Giesenstein und unter Zwiesel so abrupt endet.



## 2.3 Steinmale und Grenzmale

### 2.3.1 Wegsäulen bzw. historische Wegweiser

Die Bedeutung der historischen Wegweiser in der Gegenwart beschränkt sich auf den Tourismus in den landschaftlich attraktiven Gebieten, wie z. B. in der Sächsischen Schweiz und dem Osterzgebirge. Viele der ehemaligen "Communicationswege" zwischen den einzelnen Dörfern sind heute markierte und beliebte Wanderwege geworden. Die meist gut erhaltenen und gepflegten Kleindenkmale sind steinerne Zeugen der Entwicklung des Verkehrswesens und stellen eine Bereicherung unserer Kulturlandschaft dar [2.20]. Wer bedenkt, dass die größte aus einem Stück gefertigte Wegsäule eine sichtbare Höhe von 2,70 m und eine Masse von fast 1000 kg besitzt, kann erahnen, mit wie viel Mühe im 19. Jh. diese Steine errichtet wurden.

Das erste **Straßenbaumandat** zur Unterhaltung und Instandsetzung der wichtigsten Straßen und zum Setzen von festen Steinsäulen erließ der Kurfürst von Sachsen August der Starke 1721 und beauftragte für die Durchsetzung Adam Friedrich Zürner. Nach dem Tode des Kurfürsten geriet das Vorhaben in Vergessenheit. Für die örtlichen Belange waren Straßenbauaufseher zuständig. Gegen Anfang des 19. Jh.s entstand die Dienststelle des Chausseeeinspektors, die sich nach 1873 zur Dienststelle der Ämter entwickelte.

Wir finden an den Säulen die unterschiedlichsten Beschriftungen, sowohl in der Schriftart als auch in der Entfernungsangabe. Die ältesten Säulen geben die Entfernung in Stunden an. Dieses Entfernungsmaß basierte auf der mittleren sächsischen Meile (9062 m) von 1722 und betrug 4561 m. Dieses Maß hielt sich sehr lange. Erst 1858 wurde das einheitliche Maß- und Gewichtssystem und am 1. Januar 1872 das metrische System in Sachsen eingeführt. Viele der Inschriften wurden im Laufe der Zeit einfach abgeschliffen und durch das jeweils vorgeschriebene Maßsystem ersetzt.



Abb. 2.3.1: Beschriftung an einer restaurierten Wegsäule an der Jagdsteinbaude in Berggießhübel.



Abb. 2.3.2: Metrisches Maßsystem an der Säule an der Hellendorfer Straße.



Abb. 2.3.3: Erinnerung an einen vergessenen Ort.

1820 wurde die **Verordnung der Landesregierung zur Errichtung von Wegweisern und Ortstafeln** durch König Friedrich August I. erlassen. Obgleich die Verordnung hölzerne bemalte Säulen mit Orts- und Entfernungsangabe vorschrieb, wurden wegen der längeren Haltbarkeit zunehmend steinerne Säulen gesetzt. Die Verordnung war 1921 noch in Kraft und man berief sich auf sie, um die Säulen zu erhalten. Mit dem Aufkommen des Kraftverkehrs verloren diese Säulen jedoch ihre Bedeutung, da die Kraftfahrer beim Vorbeifahren die Beschriftung nicht lesen konnten. In den 1930er Jahren wurden deshalb viele Säulen an den Landstraßen entfernt und die heute üblichen Hinweisschilder mit der großen Schrift aufgestellt.

Heute sind die Säulen historische Zeitzeugen der Verkehrsgeschichte. Die hohe Anzahl der in den letzten Jahrzehnten verschwundenen und zerstörten Wegsäulen sollte sowohl zuständige Verwaltungen, als auch heimatisch bewusste Einwohner an unsere Verantwortung erinnern, derartige Denkmale der Nachwelt zu erhalten. Besonders sei an dieser Stelle jedoch noch einmal darauf hingewiesen, dass alle Arbeiten an oder Veränderungen in der Umgebung dieser Kleindenkmale nur mit Genehmigung der Denkmalschutzbehörden durchgeführt werden dürfen. Einige Säulen wurde in vorbildlicher Weise durch die Berggießhübler Steinmetzfirma Kajer rekonstruiert.

Im Anhang sind die erhaltenen steinernen Wegsäulen der Region nach der Dokumentation von Prokoph [2.20] zusammengestellt. Die Nummerierung erfolgt dabei nach dessen Findnummern (in Klammern).



### 2.3.2 Die Martern und vorreformatorischen Steinkreuze

Zu den ältesten Zeugnissen der Vergangenheit zählen religiöse Steinmale aus der Zeit vor der Reformation (siehe [2.27] und [2.2]). Oftmals sind es die ältesten Zeugnisse, neben alten Kirchen und Klöstern, die wir noch haben. Meist vergessen und verkannt, fristen sie im Verborgenen ein unbeachtetes Dasein und haben sich so bis in unsere Zeit erhalten. Den größten Teil dieser Denkmale bilden die Steinkreuze und Martern.

Eine **Marter** ist eine Säule, die an die Marter Jesus Christus' erinnert, also eine Betsäule, in der Regel mit einem Christusbild. Es zeigt Christus als Schmerzensmann. Die Steinkreuze und Martern wurden im Spätmittelalter bis ins 16. Jh. gesetzt, als Teil des Seelgerätes für einen plötzlich durch Mord, Totschlag oder Unfall aus dem Leben Geschiedenen. Das Errichten eines Steinkreuzes oder einer Marter erklärt sich aus den Glaubensvorstellungen der Menschen der vorreformatorischen Zeit.

Das **Steinkreuz** oder auch die **Marter** wurde oft von dem oder den Schuldigen als Sühne an den Ort des grausigen Geschehens gesetzt, meist war das ein Weg oder häufig begangener Steig. Es sollte die Vorübergehenden veranlassen, mit einem Gebet für das Seelenheil des Verstorbenen zu bitten. Man ging davon aus, dass der Tote unvorbereitet, d. h. ohne die heiligen Sakramente empfangen zu haben, aus dem Leben geschieden ist und so sein Seelenheil gefährdet sei.

Bei Mord und Totschlag wurde der Täter zum Setzen eines steinernen Kreuzes verpflichtet oder es veranlassten Freunde oder Angehörige die Aufstellung. Steinkreuze und Martern erfüllten dabei die gleiche Funktion. Die Marter war jedoch in der Regel mit einer Nische zur Aufnahme eines Bildes oder einer Figur versehen und wurde bevorzugt an Pilger- oder Prozessionsstrecken aufgestellt. Oft ist diese Anbringungsmöglichkeit nach der langen Zeit nicht mehr zu erkennen.

Mit dem Gebet sollte eines Getöteten allgemein und nicht einer bestimmten Person gedacht werden. Mittelalterliche Steinkreuze und Martern waren anonyme und in der Regel unbeschriftete Buß- und Sühnzeichen, die aus den mittelalterlichen Glaubensvorstellungen der Menschen entstanden sind und dessen Wurzeln bis in den Totenkult der Kelten und Germanen zurückreichen.

Würde man die Verhältnisse im Mittelalter nach der Anzahl der Steinkreuze deuten, so müsste in der Region Mord und Totschlag geherrscht haben. Deutlich ist aber eine Häufung an den verschiedenen Wegen des **Kulmer Steiges** bis auf das böhmische Grenzgebiet nach Clumec (Kulm) zu verzeichnen, was durch den starken Reiseverkehr erklärbar ist.

Ereignisse, deren schreckliche Begebenheiten lange im Gedächtnis des Volkes haften blieben und die nun auf die rätselhaften Steine übertragen wurden. Diese Steinmale sind jedoch wesentlich älter. Ihre Erhaltung über die Jahrhunderte spricht für die Ehrfurcht der einfachen Menschen vor den Toten und der Verehrung der Ahnen. Dabei wird in Urkunden aus dem 15. und 16. Jh. eindeutig die Absicht sichtbar, die zum Setzen der Steinkreuze geführt hat. Es sind die "Sühneurkunden", die bei Totschlag einen Vergleich zwischen den Familien des Toten und des Täters besiegelten. In diesen Vergleichen verpflichtete sich die Partei des Täters u. a. zur Bestellung der Seelgeräte für den Toten, darunter auch zum Setzen eines steinernen Kreuzes.

Ein im Pirnaer Stadtbuch 1497<sup>8</sup> beurkundeter Sühnevergleich zu dem durch Martin Kuntze an Andres Fleischer begangenen Totschlag sagt aus, dass "eyn steynen crewtze zu setzen ... und xxx ßel messen (30 Seelmessen) laßen zu halten in dem closter ... und eyn ouchfart (Fahrt nach Aachen) zu thun inwendig eynem jare sei". Steinkreuzsetzungen, Bestellung von Messen und Pilgerfahrten waren Bestandteile des Seelgerätes. In dem gleichen Stadtbuche wird dem Täter aufgetragen, "die Gerichtskosten zu übernehmen, geistliche und weltliche (Gerichte) zu gewinnen und ein Kreuz zu setzen und die Stadt dazu gewinnen und 30 Seelmessen lassen zu halten in dem Kloster und ein Ewig-Gedächtnis zu der Pfarre und ein Aach-Fahrt zu tun inwendig einem Jahre und sich mit dem Bader vertragen. Item (Dazu) für den Mann dem Gott selige zu geben 10 Schock gute Münze".

Beeindruckend für Wanderer zum Cottaer Spitzberg sind immer wieder die drei Steinkreuze neben der Straße am Ortsausgang von Cotta in Richtung Neundorf. Ursprünglich waren es fünf Kreuze (siehe Abb. 2.3.4), zwei hat man 1935 versetzt, eins an den Diebsteig und eins neben den ehemaligen Steinbruch am Spitzberg.

Zur Aufstellung dieser Steinkreuze erzählt man sich heute folgende Geschichte<sup>9</sup>:

"Ein Fleischer hatte bei seiner Tante in Cotta 500 Taler geliehen. Als er selbst zu Geld gekommen war, machte er sich auf, das Darlehen zurück zu zahlen. Sein mächtiger Fleischerhund begleitete ihn. Auch sein Beil nahm er mit, da er bei seiner Tante schlachten wollte. In der alten Wanderer- und Fuhrmannsherberge in Pirna, im Gasthof zum Weißen Roß, wurde eingekehrt, denn er kam aus der Dresdner Gegend und wollte nach Cotta. Hier traf er lustige Gesellschaft. Ein raub- und raufstüger Jäger, der mit seinen beiden Hunden auch auf der Wanderschaft war und stets seine ganze Barschaft vertrank, erfuhr hier von der Absicht des Fleischers und von dem vielen Geld, das jener bei sich trug. Sofort fasste er einen teuflischen Plan. Er wollte den Fleischer in dem schmalen Grund unterhalb Cottas überfallen und ausrauben. Am nächsten Morgen wanderte er deshalb lange vor dem Fleischer fort, verbarg sich im Grund und überfiel den ahnungslosen Fleischer.

<sup>8</sup> Pirnaer Stadtbuch Nr. 3, Bl. 69a

<sup>9</sup> Eichenberg, Walter und Peter: Heimatgeschichten: Sammlung Cottaer Geschichtsblätter



**Abb. 2.3.4:** 4 Steinkreuze und ein Gemeindegrenzstein am Ortsausgang von Cotta um 1925. Foto: Gustav Kuhfahl.

Dieser aber setzte sich tapfer zur Wehr. Die Jagdhunde fielen unter den Streichen seines Beiles, doch auch der Fleischerhund wurde vom Jäger getötet. Nun rangen die beiden miteinander und brachten sich mit Beil, Jagddeggen und Armbrust so schwere Wunden bei, dass sie beide daran verbluteten. So fanden die Bewohner Cottas im Laufe des Tages hier die Leichen von Menschen und Tieren. Zur Mahnung und Erinnerung wurden den beiden Menschen je ein großes Steinkreuz mit den Symbolen ihres Berufes gesetzt. Der Stein für den Jäger bekam einen Degen (Abb. 2.4.84), der Stein des Fleischers das Fleischbeil (Abb. 2.3.5). Auch für die drei Hunde wurden drei kleinere Kreuze gesetzt.”



**Abb. 2.3.5:** Das Steinkreuz mit einem Beil. Mittleres der drei Steinkreuze am Ortsausgang von Cotta nach Neundorf.

In historischen Dokumenten findet man eine Reihe von Hinweisen auf mit der Zeit vernichtete Steinkreuze und Martern [2.27]. Ursache dafür ist meist die unbekannte Bedeutung dieser Denkmale, wodurch sie bei Baumaßnahmen bedenkenlos zerschlagen oder vergraben werden. So wird z. B. schon 1548 im Amtserbbuch Pirna die **“Weiße Marter”** am Leichengründel (heute Mariengründel) bei Gottleuba erwähnt<sup>10</sup>. Sie ist auch noch auf Forstkarten des 18. Jh. (siehe Abb. 2.3.6) und auf dem Meilenblatt von Gottleuba und Umgebung von 1820 eingezeichnet. Diese Marter gilt heute als verschollen und über ihr Aussehen ist nichts bekannt. Bei einer amtlichen Grenzbegehung mit Forstbeamten und Vertretern der Stadt am 24. November 1718, mit Protokoll vom 3. April 1794, war die in den Forstkarten eingezeichnete Marter schon damals nicht mehr aufzufinden.

Es ist zu lesen: “dass ein Weg bei der **Weißen Marter** in dem Stadthau ginge, welcher auch auf dem Riße deutlich zu befinden wäre... Es müßten die Gottleuber selber zugestehen. Hingegen könnte die von

<sup>10</sup> Staatsarchiv Dresden, Loc. 7369, Amt Pirna 1510 - 1696, Bl. 120b



denen Gottleubern angegebenen **weiße Mardter** nicht die rechte seyn, weil daselbts weiter nichts als eine Grube zu befinden wäre."



**Abb. 2.3.6:** "Weiße Marter" an der Prager Landstraße auf einer Forstkarte von 1780.

Nach den Karten lag die Marder an der Einmündung des Rätzschbachweges auf die Poststraße. In der Folgezeit wurden in der Nähe stehende unterschiedliche Steinmale als "Weiße Marder" bezeichnet. Ebenfalls verschollen ist ein Steinkreuz in Hellendorf am Ende des Glasergrundes am Streitwald an der Grenze, "do ein todter mahn ist aufgehoben worden"<sup>11</sup>. Diese Stelle ist auch in einer Karte von 1778 eingetragen.

Abschließen soll noch erwähnt werden, das u. a. an der Grenze zwischen der Herrschaft Tetschen und der Pflege Königstein an der Eilauer Straße 1474 ein steinernes Kreuz als Grenzmarkierung genannt und über Jahrhunderte in den Grenzurkunden festgehalten wurde.

Eine ähnliche Funktion wie die Steinkreuze hatten die **Bildstöcke** oder **Betsäulen**. Oft waren es Bilder, die aus Anlass einer wunderbaren Begebenheit aufgestellt oder gestiftet wurden. Sie trugen in der Regel eine Abbildung Christi, der Mutter Gottes oder eines Heiligen. Um das Bild dauerhaft zu schützen, wurde es später mit einem Dach oder mit Wänden versehen. Die älteren, aus Stein gefertigten Betsäulen mit bildhaften Darstellungen entsprechen vom Anliegen oft der Marter.

Bildstöcke sind in unserer evangelisch geprägte Region selten und stehen hier z. B. an den alten Pilgerwegen der katholischen Lausitzer Sorben nach dem böhmischen Mariaschein. Sie werden in Gegenden häufiger, in denen traditionell ein größerer katholischer Bevölkerungsanteil vorhanden ist oder in denen sich die Reformation nicht behauptet hat. In diesen Gegenden findet man Bildstöcke aus dem Mittelalter neben Bildstöcken aus dem 19. Jh. Nach dem 17. Jh. wurden sie oft mit Inschriften versehen. Martin Luther verurteilte die Verehrung von wundertätigen Bildern als Götzendienst und das Stiften von Bildern als falsche Frömmigkeit. Diese Einschätzung hatte zur Folge, dass vorhandene Bildsäulen teilweise zerstört und neue nicht mehr aufgestellt wurden. Bildstöcke sind ein Ausdruck einer natürlichen Volksfrömmigkeit, die in der modernen Gesellschaft weitgehend verloren gegangen ist. Damit fehlt in der Regel auch das Verständnis für diese Denkmale.

Aus Achtung vor den zu Tode gekommenen, sollte man den Martern und den Denkmälern mit Respekt und Ehrerbietung gegenüberstehen.



**Abb. 2.3.7:** Betsäule von 1720 in Krásný Les (Schönwald) an der Abzweigung der Straße nach Adolfov mit dem heiligen Nepomuc. Die Inschrift lautet: "Johann von Nepomuc. Patron bewehrt in Böhm, Schütztet Schönwaldt das sich bückt vor Schand und Spoth.... Sein Führbitt groß und mächtig ist denen die Ihn verehren. Dint dieser, der ihn fromm begrüßt ... Him-mels Tron Vermeher."



**Abb. 2.3.8:** Betsäule in Petrovice 2005. Inschrift: "Ach herzallerliebste Mutter mein. Dir lasse ich meine Seel befohlen sein. Bitt für mich Jesu...dein liebstes Kind dass er mir verzeih die Sund. Vater unser ave Maria November Anno 1788".

<sup>11</sup> Staatsarchiv Dresden, Loc.40093, Amtserbbuch Pirna, 1548, Bl. 118b

Die in der jüngeren Überlieferung häufig gebrauchten Bezeichnungen wie "**Schwedenstein**" oder "**Franzosengrab**" deuten fälschlicherweise auf einen Zusammenhang mit dem Dreißigjährigen Krieg oder den Befreiungskriegen.

Auf den Steinkreuzen, die in den späteren Jahrhunderten aufgestellt wurden, sind die Namen des Toten und das Datum seines Todes eingemeißelt. Sie sind nicht mehr Seelgerät, sondern **Gedenkstein**. Der von Carl von Carlowitz gesetzte **Carlowitzstein** am Hutstein nach Abb. 2.3.9 ist ein Beispiel für ein Steinkreuz als Gedenkstein aus späterer Zeit.

Er trägt die Aufschrift:

"Seinem unvergeßlichen Vetter G. v. C. +14. IV. 1901  
in Liebe und Freundschaft gewidmet von C. v. C.  
ave pia anima!"

Es handelt sich nach dem Eintrag im Gottleubaer Kirchenbuch vom 18. April 1901 um den Rittergutsbesitzer und Pächter auf Cratza, Kleppisch und Fichte, Georg Adolf von Carlowitz. Er "wurde in der Nähe des sog. Carolinenfeldes am 15. 4. früh mit zerschossenem Kopf aufgefunden. Nach amtlichem Befund liegt zweifellos ein Unglück vor."

In der Bevölkerung kursiert eine andere Version der Begebenheit (nach Kretzschmar, Gottfried, Müllermeister aus Hellendorf):

"Herr Georg von Carlowitz hatte mit zwei adligen Offizieren in jugendlichem Leichtsinn geschworen, nie zu heiraten. Der erste Offizier, der geheiratet hat, wurde nach ein paar Monaten blind. Herr Carlowitz konnte das Geld nicht aufbringen, das er brauchte, um seiner Verlobten, einer Prinzessin von Dessau, ein standesgemäßes Heim zu bauen. Da war der "Jagdunfall" eine elegante Lösung. Herr von Carlowitz sei mit geladener Flinte beim Anpirschen an einem dürrn Ast hängen geblieben. Der Dritte im Bunde hat nie geheiratet."



**Abb. 2.3.9:** Carlowitzstein am Hutstein bei Gottleuba.



**Abb. 2.3.10:** Ein Beispiel für eine falsche Verwendung von altem Kulturgut in einem alten deutschen Kriegerdenkmal in Knienitz (CZ).

Auf der Abb. 2.3.11 wurden für Interessenten die in der Region Bad Gottleuba-Berggießhübel noch vorhandenen Steinkreuze und Martern eingezeichnet und mit einer Nummer versehen. Die Nummern sind in der Zusammenstellung der vorhandenen Steinkreuze im Anhang zu finden.

In der Zusammenstellung der noch vorhandenen Steinkreuze der Region Bad Gottleuba-Berggießhübel im Anhang sind auch Steinkreuze außerhalb der Region mit aufgenommen worden. Sie sind auch ein Beleg für die alten grenzüberschreitenden Handelswege, die durch die Region verliefen und eine Hilfe für Wanderer, die sich für derartige Zeugnisse interessieren.





Abb. 2.3.11: Steinkreuze in der Region mit Nummern nach dem Anhang, eingetragen in die Karte nach [2.15].



### 2.3.3 Grenzmarkierungen

#### 2.3.3.1 Sicherung der Gemarkung

Zur Sicherung der Vermarkung legte man **Zeugen** aus unvergänglichen Materialien unter den Grenzstein. Das geschah, um denselben als solchen Grenzstein kenntlich zu machen und um jederzeit feststellen zu können, ob der Grenzstein noch an seinem Standort steht. Bei Verlust eines Grenzsteins konnte man auch dadurch den Grenzpunkt wieder auffinden. Entstanden bei Grenzstreitigkeiten Zweifel, ob ein vorhandener Stein ein rechtmäßiger Grenzstein war, so wurde nach den Zeugen gesucht.

Im Forstrevier Cunnersdorf wurden 1858 umgefallene Grenzsteine vom Revierpersonal und unter Zuziehung der angrenzenden Besitzer wiederaufgerichtet. "Man hat sich dabei stets von der Richtigkeit des Standpunktes durch das Aufsuchen der Zeugen (Glas, Kohle u. a.) überzeugt, und den wieder befestigten Grenzsteinen dergleichen Merkmale unterlegt. Umgefallene Grenzsteine, deren Standpunkte man zu erkennen glaubte, die Zeugen aber nicht auffinden konnte, mussten erst durch den Forst neu eingemessen werden. Als Zeugen verwendete man die verschiedensten Materialien. Der sächsische Ober-Feldmesser Frank bestimmte in seinem 1784 erarbeiteten Entwurf eines Regulativs folgendes: "In den Aeckern müssen die Steine nach gehöriger Tiefe gesetzt, und in die Grube ehe sie hineingelassen werden, die sogenannten Zeugen, Untergänger, Eyer, wie man sie verschiedentlich zu nennen pflegt, und die aus Kohlen, Scherben von Glase und Ziegelstücken, Schlacken, Kalck, Eyschaalen und anderen unvergänglichen Materialien bestehen, geworfen werden." So wurde es im allgemeinen auch gehandhabt.

Bei der im Mai 1735 an der sächsisch-böhmischen Landesgrenze bei Bienhof und Hellendorf erfolgten Grenzfeststellung "sind unter jedwedem Stein an Zeugen, Glaß, Kohlen und HammerSchlacken gelegt worden". Ebenso wird im Protokoll einer im Februar 1817 im Königsteiner Forstrevier erfolgten Grenzsteinsetzung erwähnt, dass "die Zeichen an Glas Kohlen und Scherben gehörigermaßen untergelegt worden" sind.

Im Jahr 1891 wurde in Sachsen die Verwendung von Porzellanplättchen mit einer Beschriftung bei jeder Einsetzung von Landesgrenzsteinen vorgeschrieben.

Noch in der Katasteranweisung II in der Fassung vom 1. März 1939 mussten "unverwesliche Gegenstände unter die neu errichteten Grenzmale" gelegt werden. Die anschließend ab 1952 gültige Fortführungsanweisung für das Vermessungs- und Katasterwesen schrieb in §89 vor: "Die Vermarkung hat in geeigneter und dauerhafter Form zu erfolgen (mit unterirdischer Sicherung). Da die heutzutage eingesetzten Grenzsteine im Liegenschaftskataster durch Koordinatenangaben nachgewiesen werden, kann jeder Grenzpunkt nach den vermessungstechnischen Unterlagen wiederhergestellt werden. Die Zeugen sind daher als Sicherungsmaßnahme nicht mehr erforderlich."

#### 2.3.3.2 Das Prinzip der Kostenteilung

Schon im 16. Jahrhundert war es selbstverständlich, dass die bei Anfertigung, Transport und Setzung von Grenzsteinen entstehenden Kosten zu gleichen Teilen von beiden Grenznachbarn zu übernehmen sind. So sollte z. B. der Pirnaer Amtsschösser 1563 vor der geplanten Vermarkung der Landesgrenze im Elbsandsteingebirge nicht nur überschlagen, wieviel die Herstellung und der Transport der benötigten Grenzsteine kosten würde, sondern zugleich auch mit dem Grenznachbarn "von Bünaw handeln weil es Ihn mittbetrifft das er solchenn Kosten zum halben will tragen".

Gegenüber seinen Untertanen zeigte sich der Staat aber nicht immer so einsichtig, wie er es gegenüber gleichrangigen Nachbarländern tat. Teilweise wurden bei Grenzfeststellungen landesherrlicher Kammergüter oder Forsten, die vermeintlich nur im Interesse der Anrainer lagen, die vollen Kosten und Gebühren von den Untertanen verlangt.

Ein solches Beispiel für Behördenwillkür bietet die Berainung der kurfürstlichen Gehölze im Königsteiner Forstrevier mit den Pfaffendorfer Gemeinde- und Privatgütern [2.21]. Im August 1715 wurde dort die Grenzbeziehung durch den Oberforstmeister von Heerdegen mit Zuziehung des Pirnaer Amtmannes Christian Schubart im Beisein der Angrenzer, des Dorfrichters, der Gerichtsschöffen und weiterer Einwohner von Pfaffendorf vorgenommen. Dabei wurden nicht nur zahlreiche Grenzbäume markiert, sondern auch etliche Standpunkte für Grenzsteine abgesteckt. Den Grenznachbarn ist mündlich auferlegt worden, die zur Vermarkung der Grenzen benötigten Steine auf eigene Kosten anfertigen zu lassen und diese dann an die markierten Punkte zu schaffen. Weil sie dieser Aufforderung nicht nachkamen, wurde ihnen in mehreren Mahnungsschreiben "ihre bisherige Saumseeligkeit vorgehalten und jedesmal erneut mitgeteilt, daß sie die Grenzsteine binnen kurzer Frist in der gehörigen Länge und Breite verfertigen lassen, und an Orth und Stelle schaffen müssen. Am 17. Juli 1717 fragt der Oberförster des Königsteiner Reviers Puttrich schließlich besorgt beim Amtmann an, wie er sich bezüglich der immer noch nicht gesetzten Grenzsteine verhalten solle, denn es "hat sich doch bis dato kein Mensch hierzu verstehen wollen". Daraufhin wurden die Säumigen für den 20. September 1717 ins Amt "citirt und geladen", weil sie der "ergangenen Verordnung nicht nachgelebet" haben. Dort wird ihnen eine Frist von 14 Tagen eingeräumt, sich in Absprache mit der ganzen Gemeinde zur Sache zu äußern. In ihrem Rechtfertigungsschreiben führen die Betroffenen aus, "daß wenn ihrer Zwo miteinander reinen, diese auch die Reine mit einander machen und die diesfalls auffgehenden Costen zu gleichen Theilen tragen müssen". Außerdem bemängelten sie, daß die anzuschaffenden Grenzsteine "eben sehr kurz aufeinander folgen" und daher der eine oder andere von ihnen "gar ruiniret werden würde". Die beste Lösung wäre, wenn man sie "mit der angesonnenen Setzung derer Reinsteine hochgeneigt" verschonen würde.

Der Streit zog sich über Jahre hin, bis die Pfaffendorfer Grenznachbarn unter Protest nachgaben, Steine



brechen und behauen ließen, an die künftigen Standorte brachten und schließlich am 19. und 20. März 1725 unter Aufsicht des Amtmannes Schubart und des Oberforstmeisters von Körbitz auch noch selbst eingruben. Nach der erfolgten Vermarkung forderte das Amt unter Androhung von Zwangsvollstreckung auch noch die angefallenen Gerichtsgebühren ein. Nach der Tax-Ordnung vom 10. Januar 1724 mussten nämlich dem Gericht, um einer "Bereinung, oder Ausmessung beyzuwohnen, und die deshalb nöthige Registratur zu fertigen, tägl. excl. des Fuhrlohnes" 1 Taler als Grundgebühr bezahlt werden, den "beywohnenden Gerichts-Personen" zusätzlich je 12 Groschen. Für jeden Grenzstein, der im Beisein dieser Gerichtspersonen gesetzt wurde, war ein weiterer Betrag von einem Groschen zu zahlen, die Kosten für das Einsetzen der Steine nicht inbegriffen. Obwohl es als lokale Verwaltungsbehörde des Kurfürsten mit dem abzugrenzenden Wald selbst beteiligt war, forderte man von den Grenznachbarn die Begleichung der vollen Gerichtsgebühren. Die Pfaffendorfer sollten für die beiden Berainungen im August 1715 und März 1725 pro Tag 1 Taler für die Besichtigung, 21 gr. Auslösung für den Amtmann, 12 gr. für den Gerichtsschreiber, 1 Taler 12 gr. für die Miete von 3 Pferden, 18 gr. für Pferdefutter und je 1 gr. pro gesetztem Grenzstein bezahlen. Diese Gebühren konnten die Pfaffendorfer nicht bezahlen, schon gar nicht binnen 14 Tagen. Sie beschwerten sich deshalb beim Kurfürsten in Dresden und forderten, daß sowohl die von ihnen aufgewendeten Kosten für die Steine, als auch die Gerichtsgebühren zur Hälfte vom Amt Pirna übernommen werden müßten. Ob die Gemeinde Pfaffendorf den Betrag jemals gezahlt hat, läßt sich nicht mehr klären. Die Gerichtsakte endet im November 1745 mit einer nochmaligen und um weitere Schreibgebühren vermehrten Zusammenstellung der ausstehenden Gerichtsgebühren. Im heutigen BGB kommt das Prinzip der Kostenteilung im §919 wie folgt zum Ausdruck: "Die Kosten der Abmarkung sind von den Beteiligten zu gleichen Teilen zu tragen, sofern nicht aus einem zwischen ihnen bestehenden Rechtsverhältnisse sich ein anderes ergibt."

### 2.3.3.3 Weichbildgrenzen bzw. Gemeindegrenzsteine

Unter **Weichbild** ist der territoriale Geltungsbereich des Gemeinde- oder Stadtrechts zu verstehen. Besonders bei dem Weichbild der Städte war dies wichtig, denn der verliehene Grundbesitz war zwar ebenfalls zinspflichtig, doch begründete kein grundherrliches Abhängigkeitsverhältnis. Für Fuhrleute und Wanderer war es schon immer wichtig zu wissen, auf welcher Gemarkung sie sich bewegten. Die Grenzen der Güter (gemeint sind in erster Linie Rittergüter), Gemeinden und Städte wurden aus diesem und anderen Gründen schon immer eindeutig markiert. Durch die Allgemeine Städteordnung von 1832 und die Landgemeindeordnung von 1839 wurde die Ausdehnung der Gemeinden gesetzlich neu definiert (siehe [2.20]). Die Grenzen wurden an wichtigen Wegen durch einheitlich gestaltete Grenzsteine markiert. Die Beschriftung lautet bei den Gemeinden in der Regel: "Gemeinde - Bezeichnung der Gemeinde" und bei den Rittergütern nur die Bezeichnung des Gutes mit dem Zusatz "Rgt". Die Beschriftung erfolgt immer auf der der Gemarkung zugewendeten Seite. Unter wichtige Wege sind die Wege zu verstehen, die z. Z. der Aufstellung der Steine (nach 1840) für die Region wichtige Verkehrswege waren. Die damals als **Kommunikationswege** bezeichneten Verbindungen, sind heute oftmals Wanderwege. Aber gerade an diesen Wegen sind viele Gemeindegrenzsteine erhalten geblieben, denn an den Fernstraßen sind sie häufig beim Straßenausbau vernichtet worden. Sie sind heute seltene und wertvolle historische Zeugnisse geworden, deren Bedeutung leider oft nicht beachtet wird. Nicht anders kann falsches Umsetzen der Steine und die Verwendung als Schmuck in Vorgärten gedeutet werden. **Gemeindegrenzsteine sind geschützte Kleindenkmale.**



**Abb. 2.3.12:** Liebevoll restaurierter und gepflegter Gemeindegrenzstein an der Grenze der Gemeinde Oelsen und dem Rittergut.



**Abb. 2.3.13:** Grenzstein des Rittergutes Liebstadt im Heidenholz.

Karl Adolph von Carlowitz hat die Grenze seines Rittergutes Liebstadt mit besonders schönen Grenzsteinen versehen. Sie tragen sein Wappenzeichen, die drei in der Mitte verbundenen Kleeblätter und die Jahreszahl 1884. Einige dieser Steine stehen versteckt links neben der Bahre am Heidenholz und haben so die Zeiten überdauert. Durch ihre Schönheit sind sie begehrte Sammlerobjekte.

Am alten Ottendorfer Steig, dem heutigen Spazierweg von der Medianklinik in Berggießhübel nach Gersdorf oder Ottendorf sind viele alte Grenzsteine erhalten, die die alten Gemeinde- und Gutsgrenzen zwischen dem Gut Friedrichsthal, dem Rittergut Giesenstein und dem Rittergut Gersdorf markieren. An dieser Grenze stehen außerdem rätselhafte Grenzsteine mit der Markierung OHZ in Richtung Berggießhübel und der Markierung 1788 auf der Rückseite. Ein weiterer Stein mit dieser Markierung steht außerdem unterhalb der Talstraße am Bad. Nach alten Unterlagen war dies auch eine Grenze des Gutes Friedrichsthal.

Der Zustand und die Standorte der in der Stadt Bad Gottscheuba-Berggießhübel vorhandenen Gemeindegrenzsteine im Jahre 2006 sind im Anhang wiedergegeben worden.

#### 2.3.3.4 Kurfürstliche Forstgrenzsteine

Die sächsischen Waldgebiete befanden sich überwiegend im unmittelbaren Besitz der Kurfürsten. Während der Grund und Boden in den Dörfern (mit Ausnahme weniger Kammergüter) vollständig an Bauern zur landwirtschaftlichen Nutzung vergeben war. Neben der Jagd diente der landesherrliche Waldbesitz zur Bereitstellung von Bau- und Brennholz, zur Erzeugung von Holzkohle als Brennstoff für das sächsische Berg- und Hüttenwesen und zur Gewinnung von Harz.

Der große Holzbedarf und die Lässigkeit der Amtsverwalter und Förster führten zu einer Verwüstung der Waldbestände und zu Bestrebungen der Kurfürsten, den Wald zu erhalten. Die Holzordnung des Kurfürsten August vom 8. September 1560, die fast 200 Jahre in Geltung blieb, begründete eine rationelle Waldwirtschaft und regelte die Wald- und Wildhege bis ins kleinste. Es wurde nun so, "daß kein Baum in den Amtsgehölzen fiel, ohne dass der Förster oder Amtmann darüber Bescheid wusste."

Die Forstreviere waren keine in sich geschlossenen Gebiete. Sie waren von den bäuerlichen Fluren und Hölzern durchsetzt. Darum war es notwendig, die kurfürstlichen Gehölze sichtbar und eindeutig abzugrenzen. Die Holzordnung enthielt auch Anweisungen zur Erhaltung und Bewahrung der Grenzmarkierung des kurfürstlichen Waldes. Im Frühling sollten die Förster gemeinsam mit dem Amtsverwalter, dem Oberförster und "allen alten und jungen Einwohnern der daran gelegenen Dorfschafften" die Raine der Wälder und Gehölze abgehen, "die alten Mal-Steine und Rein-Bäume mit Fleiß beziehen, oder besichtigen und dieselben verneuen". Wo "Mal-Bäume nieder gefallen" waren, hatten die Förster andere Stämme zu markieren, und wo keine Bäume auf der Grenze standen, mussten sie "starcke eichene oder andere Pfähle an statt der Mahl einschlagen, und an dieselben, wo nasse Boden seynd, Weiden oder Pappeln pflanzen". Die Grenzvermarkung war ein Rechtsakt, der nie ohne Zeugen getätigt werden durfte. Die Veränderung eines Grenzzeichens war deshalb nur mit Zuziehung des Amtsverwalters und der Rainsnachbarn erlaubt: "Es sollen auch unsere Förstere keine Mahl-Bäume noch Rein-Steine verändern, noch setzen, sondern da einige Veränderung nothwendig, solches Unserm Amtsverwalter anzeigen, und dieselbe neben ihm in Beyseyn der Rein-Nachbar auch der Einwohner der anstossenden Dorfschafften zugleich thun."

Wenn die Einwohner der anstoßenden Ortschaften nach der Aufforderung des Amtmannes zu "solcher Reineunge nicht erscheinen, sondern ungehorsam außenbleiben würden," drohte ihnen eine Strafe von zehn Groschen. Des leichteren Zugangs bei Grenzbesichtigungen wegen mussten die Untertanen außerdem zwischen den Grenzzeichen "in den dicken dornichten Gehölzten Steige räumen." Umgefallene Malbäume waren unverzüglich beim Amtsverwalter anzuzeigen, damit die Grenze so schnell wie möglich instand gesetzt werden konnte. Die Stämme der Bäume sollten dann, weil die markierten Bäume angeblich nur auf landesherrlichem Grund und Boden standen, dem Amt zustehen. Bäume, die zwischen zwei Grenzmalen standen, "welcherhalb Irrungen vorfallen möchten, die sollen in Zeiten verkauft und Zanck dardurch abgewandt werden."

Die Kennzeichnung der Waldgrenzen erfolgte vorrangig durch in Bäume eingeschnittene Kreuze, die Lachter. Von Einzelsteinen abgesehen, für die Beispiele schon aus dem 16. Jh. bekannt sind, wurden Forstgrenzsteine in größerer Anzahl erst ab etwa 1710 auf Initiative der jeweiligen Oberforstmeistereien aufgestellt. Vorher, etwa ab dem späten 16. Jahrhundert, wurden höchstens gelachte Bäume, sofern sie umgestürzt oder morsch waren, durch neu aufgestellte Grenzsteine ersetzt.

Wo die Forstgrenzen nicht einmal jährlich bezogen wurden, kam es wegen der unsicheren Grenzkennzeichnung durch Malbäume schnell zu Streit mit den Nachbarn. Auf den schlechten Zustand der Bereinigung der kurfürstlichen Wälder weist der General-Befehl Friedrich Augusts II. vom 22. November 1748 an sämtliche Jäger-, Forst- und Wildmeister und Forstbeamten hin.

Nach dieser gesetzlichen Anordnung erging am 17. Januar 1781 an alle kursächsischen Amtsbezirke der Befehl, zu berichten, wie die Anordnung von 1748 in den Forstämtern befolgt worden ist, "in was für einem Zustand sich die Forst-Grenzen befinden und wie "den etwa an einigen Orten vorhandenen Grenz-Unrichtigkeiten und Differenzen am füglichsten abzuhefen seyn möchte".

Diese Kontrollmaßnahme verfehlte ihre Wirkung nicht. In der Folgezeit begann in allen kurfürstlichen Forstrevieren die durchgängige Markierung jedes Grenzpunktes durch einen Grenzstein. Die Bezeichnung der Steine erfolgte mit den Kurschwertern aus dem sächsischen Wappen und seit 1806 mit der Königskrone. Weitere Attribute waren häufig ein auf der Kopfläche eingemeißeltes Grenzkreuz, eine Reihennummer und die Jahreszahl. Die Einmeißelungen wurden gewöhnlich farbig ausgemalt. Hin und



wieder wurden die Anstriche erneuert. Z. B. wurden auf Verordnung vom 25. August 1865 im Forstbezirk Cunnersdorf alle Grenzsteine mit Kalk angestrichen "sowie die Nummern und sonstigen Bezeichnungen mit Ölfarbe aufgefrischt. Für die 6672 Steine im Forstbezirk entstand dadurch ein Kostenaufwand von 433 Talern und 8 Neugroschen, was 2 Neugroschen pro Stück entspricht. Bereits im Jahr vorher hatte man für Berainungen im Markersbacher Revier "2 Thl. 12 ngr. für schwarze und rothe Firnißfarbe" und "7 ngr. für 7 Stück Pinsel" ausgegeben.

Die früheste zusammenhängende Darstellung des kurfürstlichen Waldbesitzes in der Sächsischen Schweiz ist in den Amtserbbüchern der Ämter Hohnstein, Lohmen (beide 1547) und Pirna (1548) gegeben. Die Bücher wurden im Zuge eines verwaltungsmäßigen Ausbaus des Staates als Generalinventar der landesherrlichen Besitzungen und Einkünfte angelegt.



**Abb. 2.3.14:** Kurfürstliche Forstgrenzsteine (schwarze Quadrate) im Revier Markersbach. Nach einer Zeichnung von Torke [2.26].

Die Amtswälder bildeten das durch die Ämter verwaltete kurfürstliche Waldeigentum. Hinzu kamen die "frey gemein höltzer" der einzelnen Dörfer. Letztere gehörten zwar auch dem Landesherrn, sie waren aber den Gemeinden mit Genehmigung des kurfürstlichen Forstmeisters zur freien Nutzung überlassen. Die Entnahme von Bau- und Brennholz war frei, aber war zu genehmigen und für das geschlagene Holz musste der halbe Waldzins entrichtet werden. Diese Nutzungsrechte der Dorfbewohner am Wald blieben bis ins 19. Jh. erhalten.

Die Amtswälder und größtenteils auch die Gemeindewälder bildeten die "Wildbahn", d. h. das **Jagdgebiet der Kurfürsten**. Der schlechte Waldzustand und das Bestreben der Kurfürsten, die wirtschaftlichen Ressourcen des Waldes zu nutzen, führten zu wiederholten Aufforderungen an die Förster, über den Zustand der Amtswälder zu berichten. Nicht zuletzt hatte die erste Landesaufnahme von Kursachsen durch Matthias Oeder 1586 bis 1607 u. a. zum Ziel, Auskunft über den Waldbestand zu geben.

Der Ende des 16. Jh.s ausgewiesene Bestand des kurfürstlichen Waldes ist in seinem Umfang und seinen Grenzen über mehrere Jahrhunderte weitgehend erhalten geblieben. Dadurch haben wir mit den Waldbeschreibungen und Oeders Kartenwerk einen Nachweis jener Forstgrenzen, die durch kursächsische Forstgrenzsteine gekennzeichnet wurden. Nach 1806 erfolgte in einzelnen Fällen die Markierung der Forstgrenzen statt der kurfürstlichen Schwerter durch eine Krone (siehe Abb. 2.3.18).

Eine umfassende Neuaufnahme der in den Amtswäldern der Sächsischen Schweiz noch vorhandenen **kurfürstlichen Forstgrenzsteine** erfolgte erst 1989 durch Torke [2.26]. Da sie längst ihre eigentliche Aufgabe verloren haben, herrscht heute über Bedeutung der Steine meist Unkenntnis. Dabei begegnet man in unserer Region öfter diesen alten Grenzsteinen mit Kurschwertern oder mit der Krone. Sie sind an Wegen, Straßen (Berggießhübel - Hellendorf unter der Panoramahöhe), am Waldrand oder mitten im Walde zu finden, wo ihre Reihung eine dem heutigen Betrachter nicht deutbare Grenze erkennen lässt. Wer weiß schon, dass diese Forstgrenzsteine in der Sächsischen Schweiz zu verschiedenen Zeiten als Markierung des kurfürstlichen, später des königlichen Waldbesitzes gesetzt wurden.

In Folgendem wollen wir uns auf das ehemalige **Forstrevier Markersbach** beschränken (eine große Forstkarte ist im Teil 10 der Geschichte der Stadt wiedergegeben).

Im Winkel zwischen dem Fuchsbach, der Gottleuba und Bahra liegt der kurfürstliche Wald **Ober- und Niederzeidelweide** (1548 Obber und Niedder Zcelttelweyde), 1418 als "Czydilweyde" erwähnt.

Die Niederzeidelweide fängt oberhalb von Gottleuba an, geht bis Berggießhübel und grenzt im Osten an die Oberzeidelweide. Diese beginnt mit der Heuleite am "Dürren Wasser" nördlich von Markersbach, raint mit den Besitzungen des Hans Joachim von Kospoth an der Bahra hinab bis an die Zwiesel und stößt im Westen an die Gemeindefluren von Berggießhübel und Gottleuba, im Süden an die Markersbacher Erbgüter. Kurfürstliche Forstgrenzsteine mit den kursächsischen Schwertern auf der Eigentümerseite, sind z. B. nach (Abb. 2.3.14) noch an der Forstgrenze der Niederzeidelweide am Fuchsbach in Berggießhübel oberhalb der Eisenstraße mit der Nr. 79 beginnend zu finden. Die Nummerierung erfolgt in Richtung O-Weg bis zur Nr. 65. An dem Weg stoßen offensichtlich mehrere alte Forstreviere zusammen, die ebenfalls durch alte kurfürstliche Forstgrenzsteine markiert sind. Eine Markierung mit



kurfürstlichen Forstgrenzsteinen geht bis zur Hellendorfer Straße und an dieser entlang bis zum Stadtforst Gottleuba.

An der Hellendorfer Straße in Berggießhübel befinden sich dann Grenzsteine mit den kursächsischen Schwertern auf der Oberseite. An der Südwestseite des Reviers sind keine Grenzsteine bekannt und die Nordgrenze wird von der Gottleuba und der Bahra gebildet.

Eine große Anzahl von Grenzsteinen ist um Bahra zu finden. Am Wemmerweg von der Bahra beginnend stehen bis zur Eisenstraße Grenzsteine ohne kurfürstliche Zeichen (außer Stein nach Abb. 2.3.17). An dem Weg vom Wemmerweg in Richtung Bahra stehen die Grenzsteine von Nummer 23 bis 16. An dem Wemmerweg steht auch der Grenzstein mit der Markierung von 1708.

Auf der rechten Seite der Bahra nimmt ein großer Bereich kurfürstlichen Waldes seinen Anfang, der bis an die Biela und Landesgrenze reicht. Der nördliche Teil davon heißt "Der Rauen" (1548 Rauhe).



**Abb. 2.3.15:** Der eingewachsene kurfürstliche Forstgrenzstein Nr. 44 der Zeidelweide am Fuchsbach in Berggießhübel.



**Abb. 2.3.16:** Kurfürstl. Forstgrenzstein Nr. 65 der Zeidelweide am Fuchsbach in Berggießhübel.



**Abb. 2.3.17:** Kurfürstl. Forstmarke Nr. 107 bis 2015 an dem Abzweig der Bahrataler Straße von der Straße nach Berggießhübel in Zwiessel.



**Abb. 2.3.18:** Umgestoßener königlicher Forstgrenzstein Nr. 58 mit Krone an Bahratalstraße.



**Abb. 2.3.19:** Die älteste Forstmarke (Markierung 131 mit der Jahreszahl 1615) in der Region im Südwesten von Raum.

Der nordwestliche Abschnitt des Rauenwaldes trägt die Bezeichnung "die Behrleithe" (1548). An den Rauen schließen sich, nach der Landesgrenze zu, die **Amtswälder** Ober- und Niederbeutwald, die Grasheide, der Glasergrund, Großer Schaftwald und Kleiner Schaftwald sowie das Kriegsholz an.

An der Grasheide über dem Ortsteil Buchenhain befinden sich südlich des Flüsschens Kache und entlang der Hirschstange in Richtung Schwertweg A eine Reihe von Forstgrenzsteinen mit den Nummern 222 bis 234 ohne weiter Kennzeichnungen.

Am Schwertweg A über dem Zauschengrund sind einige besonders bemerkenswerte Forstgrenzsteine



an der Grenze zu den Waldungen des Kammerhofes Markersbach und der ehemaligen kurfürstlichen Forste zu finden (Teil 10 der Geschichte der Stadt).



**Abb. 2.3.20:** Königlicher Forstgrenzstein mit Krone südlich von Markersbach.



**Abb. 2.3.21:** Königl. Forstgrenzstein mit Krone. Lapidarium Gorisch.



**Abb. 2.3.22:** Königl. Forstgrenzstein mit Krone. Lapidarium Gorisch.

Die gestiegene wirtschaftliche Bedeutung des Waldes kommt auch darin zum Ausdruck, dass auch die Gemeinde- und Stadtwälder deutlich durch **Rainsteine** begrenzt wurden, in erster Linie um Holzdiebstähle zu unterbinden. Für Gottleuba ist eine Forstkarte des Stadtwaldes aus dem Jahre 1780 erhalten, auf der jeder Rainstein eingezeichnet worden ist, wobei auch markante Bäume als Grenzmale vermerkt sind. Die Abb. 2.3.21, 2.3.22, 2.3.23 zeigt als Ausschnitt die lückenlose Reihe der Grenzsteine der "Voigtei" Gottleuba in Richtung Markersbach und Hellendorf. Leider gingen im Laufe der Zeit diese Male verloren.



**Abb. 2.3.23:** Ausschnitt der Forstkarte der Vogtei Gottleuba aus dem Jahre 1780 mit den Grenzen zu Markersbach und Hellendorf. Museum Bad Gottleuba.

### 2.3.3.5 Grenzsteine an der Grenze zu Böhmen

Die bedeutendste, und heute im Großen und Ganzen noch immer bestehende sächs. Landesgrenze war die zu Böhmen. Als es in der Frühzeit in Mitteleuropa noch keine streng festgelegten Ländergrenzen gab, waren die verschiedenen Siedlungsräume meist durch unkultiviertes Gebiet getrennt. Die Grenze zwischen Sachsen und Böhmen war zweifellos eine solche Naturgrenze, gebildet durch ein unbesiedeltes breites Waldgebiet, das sich vom Vogtland über das Erzgebirge bis zum Elbsandsteingebirge und darüber hinaus erstreckte. Mit der fortschreitenden Besiedlung und die damit einhergehende Intensivierung der Waldnutzung, führten zum Streit.

Die gütliche Beilegung der Grenzstreitigkeiten und das Bestreben nach fester Abgrenzung lag im Interesse beider Landesherren. Zur Beilegung der böhmisch-meißnischen Grenzstritten wurden Verhandlungen auf höchster Ebene geführt. Am Freitag vor Pfingsten 1389 trafen sich in Brůx (Most) der Markgraf von Meißen, Wilhelm I. und der böhmische König Wenzel, um unter dem Vorsitz von Herzog Friedrich von Bayern-Landshut, die Streitigkeiten zu schlichten. Man einigte sich dahingehend, dass beide Seiten Bevollmächtigte bestellen sollten, um die fraglichen Grenzabschnitte gemeinsam zu besichtigen. Vor Ort sollten dann die ältesten Anwohner befragt werden. Bei unwidersprüchlichen Aussagen sollte es dabei bleiben, wie es die Befragten angegeben hatten. Andernfalls sollte der zum unparteiischen Vermittler berufene Günther von Schwarzburg die Sache entscheiden.

Eine Festlegung des Grenzverlaufs durch Grenzsteine war im 14. und 15. Jh. im Gebiet der Mark Meißen noch nicht üblich. Die Landesgrenze wurde vorwiegend durch natürliche Merkmale wie Bäche, Quellen, Höhenzüge, Felsen, markante Bäume und dergleichen festgelegt. Der Richter aus Kleingießhübel, der 1456 achtzig Jahre alt war, gab zu Protokoll, dass bereits vor Beginn seiner 30-jährigen Amtszeit als Förster zum Königstein mehrere Grenzbäume mit solchen Zeichen versehen worden sind. Für die vereinzelt schon vor 1500 durch Grenzsteine erfolgte Markierung der Landesgrenze gibt es lediglich Indizien. Nach [2.21] in einer 1546 abgeschriebenen "und seit über Menschengedenken" gültigen Grenzbeschreibung wird ein Grenzstein zwischen dem böhmischen Dorf Peterswald (Petrovice) und dem sächsischen Hellendorf erwähnt, "der hatt buchstaben der ist ein Reinstein zwischen den Landt zu Meißen undt unserm Gn. Herren". Bei diesem und einem weiteren Stein, der "zwey Creutz eines gegen dem Landt Meißen, das ander nachm Landt zu Behmen" hat, könnte es sich auch um Steine aus anstehendem Fels handeln, die durch die Markierung zum Grenzstein avancierten.

Auch um 1530 waren an der böhmischen Grenze des albertinischen Herzogtums Sachsen noch keine Grenzsteine gesetzt. Im Jahr 1537 traf sich deshalb in Gottleuba eine Kommission aus sächsischen und böhmischen Abgesandten, um die angefallenen Grenzstreitigkeiten zu klären. Dabei wurden Befragungen von Einwohnern durchgeführt, die Grenzen besichtigt und die Bäume entlang der Grenze gelachtet. Das Abschlussdokument, der sogenannte **"Gottleubische Abschied"**, ist besonders bemerkenswert, weil in ihm die Eidesformel für die befragten Zeugen mitgeteilt wird [2.21]:

*"Ich N. schwere das ich in den gebrechen zwischen dem hern von Lobkowitzs an eynem, Vnd Caspern von Schunbergke auffm Burssenstain anderm theylle auff die artigkel dorauff Ich werde, durch euch Comissarien befraget werden, die lawter pure warheit, soviel mir darumb bewust sagen, und solchs nicht lassen; umb furcht meyner oberkeyt, giff gabs oder anders, wie das nahmen haben magk, als mir got helffe vnd die heylligen".*

Die Antworten wurden aufgeschrieben und durch die beiderseitigen Räte verglichen. Da viele der alten Einwohner, die noch Kenntnisse vom alten Grenzverlauf haben könnten, nicht vorgeladen werden konnten, schickte man Schreiber zu ihnen, um ihre Aussagen zu protokollieren. Die Eidesformel für die Schreiber ähnelt dem bereits zitierten.

In den Folgejahren nahmen die Streitigkeiten und Übergriffe sächsischer Holzfäller auf böhmisches Gebiet zu. Dieses Gebiet gehörte zur Herrschaft Tetschen (Decin) und war bis zum 2. August 1628 (Verkauf infolge der jesuitischen Gegenreformation) im Besitz der Familie Büнау. In einem Schreiben von 1562 beschwerte sich Günther von Büнау beim Böhmischem König in Prag, dass "am orth zu den vier aichen genandt auf Behemischen Boden der Herrschafft tetschen gehorig, unnd an der Behemischen Landtgrantz gelegen, Welches orth etzliche will Jar her, zwischen gemeltem Ampt Pirnaw unnd meinen Vorfahren auch mir strittig gewest", mehrere Personen, die dort Kohlen brennen wollten, bereits einige Bäume umgehauen haben. Gleichzeitig bat er seinen König, er möge "zu entlicher Abhelffung solcher lanngwirigen Irrung" eine Grenzkommission einberufen und der sächsischen Seite bedeuten, bis zur endlichen Klärung aller Streitigkeiten auf Holzeinschläge im fraglichen Grenzgebiet zu verzichten.

Nachdem die Beschwerde zum sächsischen Kurfürsten gelangt war, wurde eine Grenzbesichtigung anberaumt, worauf der Kunnersdorfer Oberförster Mattes Otto mitteilte, dass "die gezeichneten mahlbeume auf der Bemischen grenitz tzzwischen Uns vnd Güntern von Bünaw zu Tetschen mehrernteils fast umbgefallen unnd durch die ungestümen grossen winde nidergeleget worden sein."

Kurfürst August betraute nun per Schreiben vom 3. Mai 1563 seinen Amtsschösser zu Pirna mit den Vorbereitungen für eine dauerhafte Grenzmarkierung. Im Jahr **1585**, am "29ten Juny nach dem alten Calender ist "die Landgrentz der Chron Boheimb und des Marggraffthumbs Meyßen zwischen dem Ampt Pirna und Herschaff von Tetzchen berittenn" worden. Vom Elbufer an bildete "das floß die Kloppenbach genamtt Krumb und gerade, wie es enst, bis ann Quell da es entspringt" die Grenze; eine zusätzliche Vermarkung war dort nicht notwendig gewesen. Oberhalb der Bachquelle stand der erste Grenzstein, der "uf der einen seiden kegen dem Ampt das Chur wappen mit den Schwerdten und uf der Andern seyten Kegen der Herschaff Tetzchen der Bunischen wappen" aufwies. Auf dem 11,5 km langen Teilabschnitt von der Quelle des Gelobtbaches bis zum Bielatal werden in dieser Grenzbeschreibung 116 Grenzsteine



erwähnt. Das entspricht einem mittleren Abstand von rund 100 Metern. Dieser kurze Abstand ist umso erstaunlicher, als zwischen den Grenzsteinen jedesmal noch gelachte Kiefern oder Felsen aufgezählt werden. Ausgespart wurden nur die strittigen Bereiche an dem „Großen“ und „Kleinen Kriegsholz“. Die Steine waren auf der einen Seite mit dem Bühnaischen Wappen sowie den Buchstaben G V B (Günther von Bühnau) und auf der anderen Seite mit C F (Cur-Fürstentum) sowie dem kursächsischen Rautenwappen versehen. Im Jahre 2015 waren leider nur noch zwei dieser wertvollen Wappensteine aus dem Jahre 1585, vorhanden (die Nr. 13/6, Abb. 2.3.24, 2.3.25, 2.3.26) und die Nr. 14/10 (Abb. 2.3.27, 2.3.28). Sie dienten als sogenannte „Zwischengrenzsteine“ im Abschnitt VIII zwischen Fuchsteich und dem Grenzübergang am „Eulentor“ und stehen am Zweifelbach und Reichenauer Bach in der Nähe der Fuchsbachstraße.



**Abb. 2.3.24:** Vorderseite (Richtung Böhmen) des Grenzsteins Nr. 13/6 mit CF und dem kursächs. Rautenwappen 2016. Auf dem Stein ist mit C (Tschechische Repuplik) die Kennzeichnung CS (Tschechoslowakische Republik) übermalt.



**Abb. 2.3.25:** Rückseite des Grenzsteins Nr. 13/6 mit GVB und Wappen am Zweifelbach 2016 (N5630913; E0436263; H430).



**Abb. 2.3.26:** Seitenansicht des Grenzsteines mit der Steinnummer 13/6 im VIII. Grenzabschnitt.



**Abb. 2.3.27:** Grenzstein zwischen Sachsen und Tetschen mit GVB und Wappen am Reichenauer Bach mit der Nummer 14/10 im Jahre 2016. (N5630784; E0435704; H446)



**Abb. 2.3.28:** Grenzstein zwischen Sachsen und Tetschen mit kursächs. Rautenwappen mit der Nummer 14/10 und Beschriftung von der tschechischen Seite 2016.



**Abb. 2.3.29:** Grenzstein zwischen Sachsen und Tetschen. Museum Liebstadt. 2015 nicht mehr auffindbar.

Ein bunt bemalter Grenzstein befindet sich im Museum auf Schloss Kuckucksstein in Liebstadt (Abb. 2.3.29), drei weitere sind im Gohrischer Lapidarium (Abb. 2.3.30) aufgestellt. Erst im Jahre 1799 erfolgte



ein Grenzabkommen zwischen dem Kurfürstentum Sachsen und Böhmen über den Grenzverlauf und die Grenze wurde wechselseitig mit oben abgerundeten **Wappensteinen** versehen.

Die Grenze zwischen Österreich (Böhmen) und Sachsen wurde 1846/48 mit über 9000 Steinen markiert. Das waren 118 Grenzsäulen mit römischen Zahlen, Aufschrift "**K./SACHSEN**" bzw. "**K./BÖHMEN**". Der Abstand zueinander betrug ca. 4,3 km (Abb. 2.3.31 und 2.3.32). Im einem Abstand von ca. einem km standen Hauptsteine mit fortlaufender arabischer Nummerierung und den Buchstaben "K. S." (Königreich Sachsen) bzw. "K. B." (Königreich Böhmen). Laufsteine sind die kleinsten Steine und haben eine arabische Nummerierung sowie beiderseitig ein „+“ und standen etwa 50 m auseinander.



**Abb. 2.3.30:** Grenzstein zwischen Sachsen und Tetschen. Lapidarium Gohrisch.



**Abb. 2.3.31:** Grenzstein mit der Aufschrift "K/Böhmen/VII" von 1848. Oelsen bei Hellinger.



**Abb. 2.3.32:** Grenzstein mit der Aufschrift "K/Sachsen/?" von 1848. Oelsen bei Hellinger.

Im Ergebnis des Ersten Weltkrieges wurde nach der Zerschlagung der Habsburger Monarchie die **Tschechoslowakische Republik (ČSR)** am 28.10.1918 oder in der Kurzform **Tschechoslowakei (ČS)** gegründet. Es wurden noch einmal über 2000 Steine gesetzt, davon 1100 Zwischensteine. Diese haben die Initialen DS/CS sowie Nummern: oben die Nummer des vorangegangenen Hauptsteines, unter dem Strich die fortlaufende Zwischensteinnnummer. Es war allgemein üblich, dass Grenzsteine noch zusätzlich "gesichert" wurden, d. h., ca. 5 – 10 cm unter der Steinsohle waren Holzkohle, Glas- oder Tonscherben eingegraben. Damit sollte der Nachweis einer unberechtigten Grenzänderung möglich sein.



**Abb. 2.3.33:** Unter einem Landesgrenzstein geborgene Zeugen nach 1931. Sachsen: Porzellanplättchen mit "Grenze", Tschechoslowakei: Drahtglas mit "CSSR". Eigentum: Schmieder, Jürgen, Gohrisch.

Bei den sächsisch-böhmischen Grenzsteinen übernahm die Funktion der Sicherung eine Porzellan-Plakette mit den Meißner Schwertern. Um 1931 wurden zusätzlich Drahtglasplatten mit der Inschrift "ČSR" eingegraben.

Nach dem Münchner Abkommen 1938 wurden viele Grenzmale entfernt.

Juristisch bestand aber die Tschechoslowakische Republik bis zur Gründung der **Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik (ČSSR)** 1960.

1978/79 wurden alle Grenzsteine mit "**D S**" (für Deutschland – Sachsen) ausgetauscht. Bei „festen“ Grenzzeichen, die vor allem im Bereich der Sächsischen Schweiz in anstehenden Fels gehauen waren, wurde das "**D**" zu "**DDR**" ergänzt. Das Neusetzen und Einmessen von Steinen muss aber sehr kostspielig gewesen sein, denn bei einer Beschädigung mit erforderlicher Neu-

setzung wurden Kosten von 25.000,- M angedroht. Im Jahre 1992 trennten sich die Tschechen und die Slowaken und die Tschechen gründeten die **Tschechische Republik (ČR)**. Heute stehen an der Grenze nur noch die Grenzsteine mit "**D**" für Deutschland und "**C**" für Tschechische Republik.





**Abb. 2.3.34:** Grenzstein von 1931  
VS: "D/S", RS: "CS". Oelsen bei  
Hellinger.



**Abb. 2.3.35:** Grenzstein nach 1990.  
VS: "DDR" mit "D" übermalt. RS: "Č  
S" mit "C" übermalt.



**Abb. 2.3.36:** Ein abgeschlagener  
Wappenstein mit übermalten "ČS"  
bei Eiland 2008.



**Abb. 2.3.37:** Grenzstein DDR  
Tschechoslowakische Republik  
um 1985. Foto: Wikipedia.



**Abb. 2.3.38:** Grenze DDR - ČSSR in den 1980er Jahren, in der Regel unbe-  
wacht.

### 2.3.4 Weitere Steinmale

Denksteine wurden gesetzt, um verdienstvolle Personen zu ehren oder um an wichtige Begebenheiten zu erinnern. Unglücke und Verbrechen waren weiter ein Grund, ein Denkmal zu setzen. Oftmals sind die Gründe für die Denkmale heute nicht mehr nachvollziehbar oder in Vergessenheit geraten.

An eine Jagd mit „vornehmen“ Gästen erinnert uns z. B. noch heute ein Obelisk aus Sandstein der zur Erinnerung an eine Wildschweinjagd im Diebesgrund errichtet wurde. Auf beiden Seitenwänden und der Rückseite des Obelisken, der als **Wildschweindenkmal** bezeichnet wird, waren die Namen der weiteren Jagdteilnehmer aufgeführt. Das Denkmal hat eine Höhe von etwa 2,15 m, die untere Kantenlänge beträgt 60 cm, verringert sich durch die Verjüngung am oberen Rand auf 40 cm. An diese Jagd schloss sich, wie üblich, ein großes Jagdessen in dem Hotel Schweizermühle an, deren damaliger Besitzer Hentschel selbst an dieser Wildschweinjagd teilnahm. Im 19. Jh. waren Wildschweine selten geworden.

Eine andere Bedeutung hat das steinerne Denkmal im Cottaer Busch am Weg von Cotta nach Gersdorf in der Nähe des Herrenteiches, der ursprünglich ein Fischteich war aber nach dem Kriege ein beliebter Badeteich mitten im Wald wurde. Wie auf den Abbildungen [2.3.69](#), [2.3.70](#) zu erkennen ist, erinnert dieses Denkmal in seinem Aufbau entfernt an ein Hünengrab. Der Cottaer Lehrer Dieter Schietzold berichtete 1952, dass dieser Findling vom Königlich-Sächsischen Militärverein, unter dem Vorsitz eines Herrn Öhme, zum Gedenken an den Major von Eschwege, der im Ersten Weltkrieg am 9. November 1914 an der französischen Front gefallen war, gesetzt worden war. Seine Ehefrau, Frau Dorothea geb.



von Bradsky, ließ am Fuße noch eine Kupferplatte anbringen, die auf den Zweck des Findlings hinwies und die heute verschwunden ist.

In unserer Region gibt es eine Reihe von Steinmalen mit unterschiedlichem Hintergrund. Von Anfang an hatten wir uns bemüht, diese Steinmale zu dokumentieren. Versuche diese Male als Kleindenkmale ordentlich zu kennzeichnen, scheiterten. Es herrschte aber anfänglich eine gewisse Unsicherheit darüber, ob diese Steinmale in diese Geschichte der Stadt gehören. Erst als im Laufe der Jahre einige dieser Male verschwanden und sich niemand dafür verantwortlich fühlte, diese Diebstähle ernsthaft aufzuklären, waren wir uns sicher, diese Male in die Geschichte aufzunehmen. Schon aus Respekt vor ihrem Alter und ihrer Geschichte. So sind die **Grubenmarkierungen** und die **Steinbruchnummern** im Teil 3 der Geschichte der Stadt Bad Gottleuba-Berggießhübel zu finden. Das Auffinden sehr versteckten Steinmale ist oftmals langwierig und zeitraubend. Eine große Hilfe war dabei die Literatur von den Heimatfreunden Kutschke, D., Prokoph, R. und Torke, H. Es konnte jedoch immer wieder festgestellt werden, dass sich eine größere Anzahl von Heimatfreunden dieser Aufgabe widmen und ihre Funde uneigennützig weitergeben. Aus diesem Grunde möchten wir besonders Herrn Hasseemann aus Oelsen, Herrn Hering aus Hermsdorf, Herrn Krase aus Pirna, Herrn Lindner aus Langenhennersdorf und Herrn Mörbitz aus Berggießhübel für die Hinweise danken. Um das Auffinden zu erleichtern, haben wir versucht, bei den versteckten Steinmalen die **UMT-Koordinaten (GPS)** mit anzugeben. Wohl wissend, dass besonders im Wald die Genauigkeit der Messung zu wünschen übrig lässt. Abweichungen bis zu 50 m sind nach unseren Erfahrungen möglich. Für die Region Bad Gottleuba-Berggießhübel sind die meisten Steinmale in die "Rad- und Wanderkarte Bad Gottleuba-Berggießhübel und Umgebung" der Sachsenkartographie GmbH Dresden [2.17] mit unserer Hilfe mit aufgenommen worden.

#### 2.3.4.1 Zustand der Steinmale im Jahre 2006



**Abb. 2.3.39:** Gedenkstein für Emma Lina Kunze, geb. Eberth. Ehefrau des Gutsbesitzers Ernst Theodor Kunze. Sie verstarb an diese Stelle 1920 in Bad Gottleuba durch Blitzschlag.



**Abb. 2.3.40:** Stein unbekannter Bedeutung.



**Abb. 2.3.41:** Denkstein über dem Diebsgrund.



**Abb. 2.3.42:** Die Rückseite des Steines.





**Abb. 2.3.43:** Denkstein für die Wildschweinjagd von 1875.



**Abb. 2.3.44:** Zustand des Steines 1975. Foto: Hering



**Abb. 2.3.45:** Denkstein an der alten Rosenthaler Straße 2015.



**Abb. 2.3.46:** Linke Seite des Denksteins für eine Jagd.



**Abb. 2.3.47:** Rechte Seite des Denksteins.



**Abb. 2.3.48:** Denkstein unterhalb der Fichtenwände mit den Initialen C.v.C 1900 Carl von Carlowitz.



**Abb. 2.3.49:** Denkstein für die Anwesenheit von Prinz Friedrich August





**Abb. 2.3.50:** Rätselhafte Jahreszahl.



**Abb. 2.3.51:** Am Langenhennersdorfer Wasserfall



**Abb. 2.3.52:** Eingemeiselte Sonnenuhr.



**Abb. 2.3.53:** Steinbrechernamen.



**Abb. 2.3.54:** Felsaltar.



**Abb. 2.3.55:** Rätselhaftes Zeichen.





**Abb. 2.3.56:** Unklare Einritzungen im Steinbruch Langenhennerdorf.



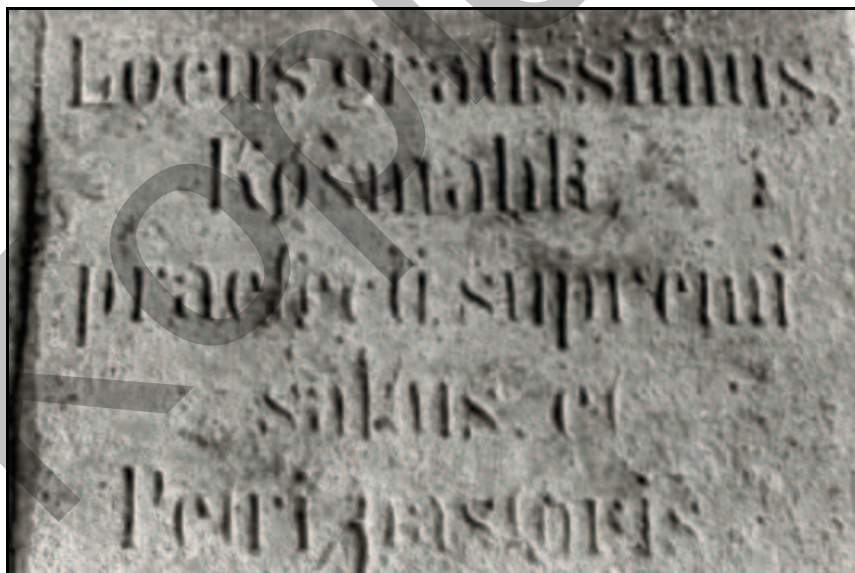
**Abb. 2.3.57:** Mörbitz Gedenkstein.



**Abb. 2.3.58:** Unklare Jahreszahlen am Hohen Stein.



**Abb. 2.3.59:** Der gestohlene Veith-Stein an der hohen Straße.



**Abb. 2.3.60:** Inschrift auf dem Hartenstein.



**Abb. 2.3.61:** Gedächtniseiche der FFW Gottleuba.





**Abb. 2.3.62:** Kretzschmarstein.



**Abb. 2.3.63:** Triangulierungssäule auf dem Cottaer Spitzberg.



**Abb. 2.3.64:** Alter Kilometerstein am Bachbett der Gottleuba.



**Abb. 2.3.65:** Gedenkstein für Georg Klette in Bienhof.



**Abb. 2.3.66:** Gedenkstein für Fritz Klette in Bienhof.



**Abb. 2.3.67:** Rektor John-Stein.



**Abb. 2.3.68:** Sitzbank im Cottaer Busch. Foto: H. Meißner, Bergg.





Abb. 2.3.69: Der Gedenkstein im Cottaer Busch.



Abb. 2.3.70: Der Gedenkstein im Cottaer Busch.

## 2.3.4.2 Tabellarische Zusammenstellung

| Abb.         | Standort mit UMT- Koordinaten; Ostwert; Nordwert, Höhe.                                                                             | Beschriftung                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Deutung                                                            |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| 1;<br>2.3.39 | Bad Gottleuba, Flur zwischen Hutberg und Hackhübel in der Nähe der Großviehanlage an der Straße nach Oelsen. 0425667; 5630575; 504. | Schriftfeld verwittert.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Denkstein für Frau Kunze, die an dieser Stelle verstorben ist.     |
| 2;<br>2.3.40 | Berggießhübel unter der Kurve am Ladenberg. 0426548; 5607016; 355.                                                                  | 60                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Stein mit unbekannter Bedeutung (Forstgrenzstein?)                 |
| 3;<br>2.3.41 | Langenhennersdorf, im Diebsgrund auf einer Felswand über dem Grund.                                                                 | Alexander Grobe / Geb. 1897 in Liebensberg i. d. M. / Gest. 1918 in Frankreich; Rückseite: Denkstein                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Denkstein für einen Gefallenen im 1. Weltkrieg (Sohn des Försters) |
| 4;<br>2.3.43 | Langenhennersdorf, im Diebsgrund am Weg.                                                                                            | <p>Vorderseite 15 Zeilen, etwa 62 cm hoch<sup>12</sup>:<br/>Am 29. October 1875/wurde hier auf einer/von Oberförster Schreiter/auf Rosenthaler und/ Oberförster Kossmahl /auf Markersbacher Revier/veranstalteten Treibjagd/vom Oberförster Nitzsche/auf Mitteldorfer Revier und/vom Oberförster von Löben/auf Cunnersdorfer Revier/1 wildes Schwein: Keiler/162 Pfd. schwer, geschossen./An der Jagd nahmen noch 20 Schützen theil./</p> <p>Rückseite (Ost): 15 Zeilen etwa 62 cm hoch<br/>Inspector Hetschel/Schweizermühle. /Forstcandidat Hallbauer /Cunnersdorf /General v. Leonhardi/Festung Königstein. /Oberförster Pöpel Reichstein /Kaufmann Richter Rosenthal /Polizei Director Schwaufs/Dresden /Hauptmann Schnackenburg/Dresden /Hauptmann Freiherr v. Friesen/in Cunnersdorf./</p> <p>Rechte Seite (Süd): 12 Zeilen etwa 49 cm hoch<br/>An der Jagd nahmen/Theil:/Oberforstmeister Blohmer /Schandau /Particulier Bartheldt /Blasewitz /Rittergutsbesitzer Degen-/kolb, Rottwemdorf /Forstinfpector Funke/Tolkewitz /Particulier Feßler Dresden. /Grahl jun. Hammergut Neidberg</p> <p>Linke Seite (Nord): 10 Zeilen + Strich 20 cm lang Gesamthöhe ca. 49 cm<br/>Hotelier Sandig, Schandau./Oberförster Zschimmer /Königstein. /Oberförster Pelz Rosenthal. /Forstasist. Müller Königsteiner Revier./Forst- Gehülfe Conrad Markersbacher Revier/Forst- Gehülfe Schreiter/Rosenthaler Revier/</p> |                                                                    |
| 5;<br>2.3.45 | Rosenthal, alte Rosenthaler Str. am Abzweig Beutwaldweg                                                                             | Zum Gedenken/an den/ antifaschistischen Widerstandskampf/ Materiallager der KPD/1933                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Schlechter Zustand, versteckt unter kleinen Fichten                |

<sup>12</sup> Nach einer Unterlage von Herrn Rene Prokoph, Dorfplatz 184, 01824 Gohrisch

|               |                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                            |                                                                               |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| 6;<br>2.3.46  | Leupoldishain, neben dem Weg vom Labyrinth nach Leupoldishain. 0431109; 5638374; 353.                                             | Linke Seite Beschriftung: H. Bär a.s K. Stein d. 31. Aug. 1803                                                                                                                             | Denkstein für eine Jagd 1803                                                  |
| 7;<br>2.3.47  | Leupoldishain, siehe oben                                                                                                         | Rechte Seite: Hirsch                                                                                                                                                                       | Denkstein für eine Jagd 1803                                                  |
| 8;<br>2.3.48  | Hellendorf, Denkstein unterhalb der Fichtenwände. 0430164; 5629745; 342.                                                          | C.v.C / 1900                                                                                                                                                                               | Denkstein für eine Hirschjagd. Carl von Carlowitz; 1900                       |
| 9;<br>2.3.49  | Herbstberg, neben dem Weg von der Rennpläne nach Wingendorf.                                                                      | Inschrift: "Hier stand S.K. Hoheit Prinz Fried. August 1889 auf den Rehbock jagend"                                                                                                        | Jagdstein, Zeugnis der Anwesenheit des letzten sächs. Königs                  |
| 10;<br>2.3.50 | Gersdorf, in der Nähe des Brandes, Giesensteinwand.                                                                               | 1866                                                                                                                                                                                       | Versteck in der Kriegszeit?                                                   |
| 11;<br>2.3.51 | Langenhennersdorf, links neben dem Wasserfall.                                                                                    | F.F V.M. /Solnice Hammer, Schlüssel und Zange                                                                                                                                              | Zeichen eines Schmiedes der Solnicher (CS) Eisenhütte [2.20]                  |
| 12;<br>2.3.52 | Cotta, aufgelassener Steinbruch links der Gottleuba in Höhe Bahnhof Langenhen.                                                    | Einritzung mit römischen Zahlen für die Stunden                                                                                                                                            | Eingemeisselte Sonnenuhr                                                      |
| 13;<br>2.3.53 | Langenhennersdorf, in der Wand des Steinbruchs 543 am Wochenendhaus. 0428689;5637377;292                                          | G. Mende/1892 Meister 1902./E. Hesse/H. Stephan/G. Hanisch/A. Skala/M. Ehrh                                                                                                                | Namen der Steinbrecher bei Aufgabe des Bruches                                |
| 14;<br>2.3.54 | Langenhennersdorf, aufgelassener Steinbruch rechts der Gottleuba über dem Weg Langenhennersdorf - Zwiesel. 0428501; 5637629; 261. | Jeder Fels sey uns ein Altar/vor den Erhaben/zu Beten/Knauthe 1808                                                                                                                         | Felsaltar für die Steinbrecher von Langenhennersdorf                          |
| 15;<br>2.3.55 | Cotta, aufgelassener Steinbruch links der Gottleuba, Höhe Zusammenfluss mit Bahra.                                                | Einritzung (Armbrust?)                                                                                                                                                                     | unklar                                                                        |
| 16;<br>2.3.56 | Langenhennersdorf, rechter Hang der Gottleuba nordöstlich des im Bruches 543. Felswand.                                           | Anker, 12. Juli 1764/Msk HK TH.CF iCK iGK AS. CH.                                                                                                                                          | unklar                                                                        |
| 17;<br>2.3.57 | Berggießhübel, Mörbitz-Aussicht am Weg vom Kirchberg zur Panoramahöhe.                                                            | Erich Mörbitz/Aussicht                                                                                                                                                                     | Gedenkstein für Erich Mörbitz, errichtet vom Gebirgsverein Berggießhübel 2006 |
| 18;<br>2.3.58 | Langenhennersdorf, rechts neben der Hohen Straße zwischen Langenhennersdorf und Labyrinth am Hohen Stein. 0431391; 5637673; 374.  | Groß: 1927, mittel 1835, 1745                                                                                                                                                              | Erinnerung an den Bau der Hohen Straße durch eine Felswand.                   |
| 19;<br>2.3.59 | Langenhennersdorf links neben der Straße Langenhennersdorf Krietzschwitz. 0430348; 5639094; 346.                                  | Schrift z. T. lesbar: "Hier fand unverwand und schnell seinen Tod Wenzelslaus Veith....(An dieser Stelle soll der Gutsförster Veith 1846 mit seinem Wagen verunglückt sein. <sup>13)</sup> | Gedenkstein für den Gutsförster Veith, 2013 gestohlen                         |

<sup>13</sup> Störzner, S.: Bilder aus der Langenhennersdorfer Vergangenheit. Der sächsische Bergsteiger, Juli 1937, S. 78-83. Der tschechische Gutsförster Veith wohnte auf dem Kalbenhof (Johannishof). Auf dem daneben liegenden Kalbenberg war ein strategischer Stützpunkt Napoleons. Veith war nach Meiche ein Doppelspion im Befreiungskrieg 1813 mit großen Verdiensten für die Verbündeten.



|                          |                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                           |
|--------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 20;<br>2.3.60            | Markersbach, auf dem Har-<br>tenstein.                                                                                                                                             | Locus gratissimus /Kosmahli /praeteriti su-<br>premi/saltus et /petri pastoris<br>/MDCCCLXVII. (Der angenehmste und<br>höchste Ruheplatz des verstorbenen Kos-<br>mahl (Förster zu Markersbach) und des<br>Pastors Petri 1868) <sup>14</sup> | Inschrift zu Ehren eines<br>Markesbacher Försters.                                                        |
| 21;                      | Gersdorf, auf der Giesenst-<br>einwand (Kletterfels).                                                                                                                              | E.M. Puch/Antract/1866                                                                                                                                                                                                                       | Steinbrecherinschrift?                                                                                    |
| 22;<br>2.3.61            | Bad Gottleuba, neben Gast-<br>stätte Augustusberg. Stein<br>und Gedächtniseiche.                                                                                                   | 23.4.1903/Feuerwehr/Gottleuba                                                                                                                                                                                                                | Gedenkstein mit Eiche<br>der Gottleubaer Feuer-<br>wehr                                                   |
| 23;<br>2.3.62            | Langenhennersdorf, im<br>Wald links neben der hohen<br>Straße zwischen Langen-<br>hennersdorf und Hermsdorf<br>vor dem Abzweig zur "Brei-<br>ten Heide". 0430901;<br>5637956; 397. | Schrift nur z. T. lesbar: Der Lohmüller<br>Hausbesitzer Samuel Kretzschmar aus<br>dem Bielgrunde starb hier unvermittelt am<br>(.) April 1835 durch Schlagfluss .....                                                                        | Kretzschmarstein als Ge-<br>denkstein                                                                     |
| 24;<br>2.3.63            | Cotta, Gipfel Cottaer Spitz-<br>berg.                                                                                                                                              | nicht erhalten                                                                                                                                                                                                                               | Triangulierungssäule von<br>1865 (50° 53' 56" nördli-<br>cher Breite, 13° 58' 12"<br>östlicher Länge).    |
| 25;<br>2.3.64            | Berggießhübel am linken<br>Ufer des Bachbettes der<br>Gottleuba im Bereich des<br>Wehres.                                                                                          | Kilometerangabe 16,5                                                                                                                                                                                                                         | Flusskilometerstein?? Bei<br>Arbeiten am Bachbett<br>2008 vernichtet.                                     |
| 26;<br>2.3.65            | Oelsen-Bienhof, oben am<br>Hang gegenüber dem Skilift<br>auf einem Felsen. 0426259;<br>5628663; 538.                                                                               | Z. E. a. (Zur Erinnerung an) /Hauptmann/<br>Georg Klette/+25./IX.15 in/ Frankreich                                                                                                                                                           | Gedenkstein, von Anden-<br>kensammlern beschädigt<br>(Finder K. Hassemann)                                |
| 27;<br>2.3.66            | Oelsen-Bienhof oben am<br>Hang gegenüber dem Skilift<br>auf einem Felsen. 0426352;<br>5628538; 529.                                                                                | Z. E. a. (Zur Erinnerung an) /Oberleutnant/<br>Dr. Fritz Klette/+23./IX.15 in/ Russland                                                                                                                                                      | Gedenkstein, von Anden-<br>kensammlern beschädigt<br>(Finder K. Hassemann)                                |
| 28;<br>2.3.67            | Berggießhübel, Rektor John<br>Platz am Hochstein.                                                                                                                                  | Rector/John Platz/1911                                                                                                                                                                                                                       | Gedenkstein für den Rek-<br>tor der Berggießhübler<br>Schule.                                             |
| 29;<br>2.3.69,<br>2.3.70 | Cotta, Cottaer Busch,<br>0425752; 5638049;326.                                                                                                                                     | Große Steinsetzung, zwei Ansichten                                                                                                                                                                                                           | Gedenkstein für einen im<br>Ersten Weltkrieg gefalle-<br>nen Sohn des Ritterguts-<br>besitzers von Cotta. |
| 30;<br>2.3.68            | Cotta, Cottaer Busch am<br>Weg vom Ladenberg nach<br>Ottendorf, 0425845;<br>5639580; 333.                                                                                          | Steinerne Ruhebänk                                                                                                                                                                                                                           | unklar                                                                                                    |

Tabelle 2.1: Zusammenstellung der Steinmale der Region

<sup>14</sup> Anzeiger für die Städte Gottleuba, Berggießhübel, Liebstadt und deren Umgebung, sowie für die angrenzenden Ortschaften Böhmens. 8.1.1928. Archiv Gottleuba

## 2.4 Anhang

### 2.4.1 Steinerne Wegsäulen (WS)

#### 2.4.1.1 Zustand der Wegsäulen im Jahre 2006

##### Bad Gottleuba



**Abb. 2.4.1:** (BG1) WS Str. Berggießhübel-Hellendorf.



**Abb. 2.4.2:** (BG2) WS Straße Berggießhübel-Hellendorf.



**Abb. 2.4.3:** (BG3) WS Weg Bad Gottleuba-Hellendorf.



**Abb. 2.4.4:** (BG4) WS Weg Bad Gottleuba - Oelsen.



**Abb. 2.4.5:** (BG5) WS Weg Gottleuba - Wingendorf.



**Abb. 2.4.6:** BG6) Gottleuba, WS an der Rennpläne.



**Abb. 2.4.7:** (BG7) WS am neuen Oelsener Friedhof.

##### Berggießhübel



**Abb. 2.4.8:** (BE1) WS am Kreuz. O- und Knotenweg



**Abb. 2.4.9:** (BE2) WS in Berggießhübel am Kirchberg.

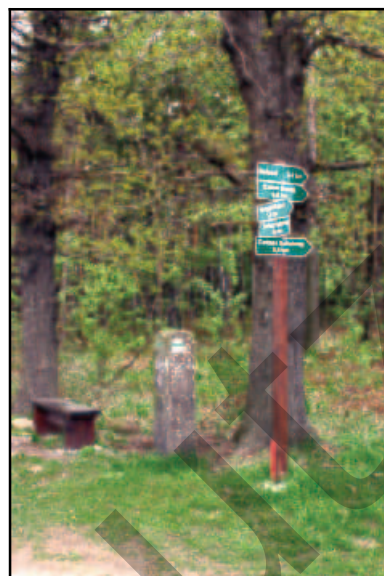




**Abb. 2.4.10:** (BE3) WS in Berggießhübel auf Verkehrsinsel.



**Abb. 2.4.11:** (BE4) WS Berggießhübel Ende Ladenberg.

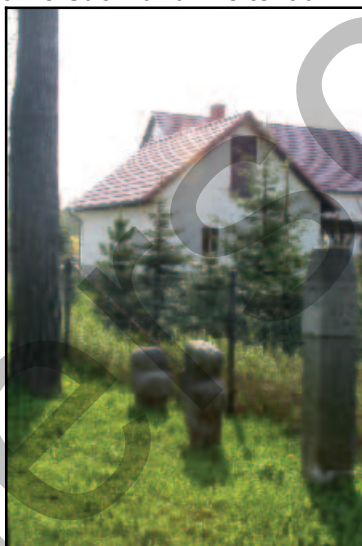


**Abb. 2.4.12:** (BE5) WS am Weg von Bergg. nach Cotta.



**Abb. 2.4.13:** WS Berggießhübel Poetengang.

#### Börnersdorf und Breitenau



**Abb. 2.4.14:** (BB1) WS an der Straße Breitenau - Oelsen.



**Abb. 2.4.15:** (BB2) WS von Börnersdorf nach Breitenau.



**Abb. 2.4.16:** (BB3) WS in Börnersdorf Abzweig Hennersbach.



**Abb. 2.4.17:** (BB4) WS Börnersdorf Abzweig Liebstadt.



**Abb. 2.4.18:** (BB5) WS Börnersdorf Abzweig Lichtenberg.





**Abb. 2.4.19:** (BB6) WS Börnersdorf Abz. Hartmannsbach.



**Abb. 2.4.20:** (BB7) WS Poststraße Abzweig Oelsengrund.



**Abb. 2.4.21:** (BB8) WS Oelsengrund Abzweig Querweg.

**Gersdorf, Göppersd., Wingend.**



**Abb. 2.4.22:** (GB1) WS Gersdorf Abzweig Berggießhübel



**Abb. 2.4.23:** (GB2) WS an Straße Gersdorf - Berggießhübel.



**Abb. 2.4.24:** (GÖ1) WS Göppersdorf Abzweig Poststraße.



**Abb. 2.4.25:** (GÖ2) WS Wingendorf Abzweig Weg Gottleuba.



**Abb. 2.4.26:** (Gö3) WS in Göppersdorf Abzweig Gersdorf

**Cotta**



**Abb. 2.4.27:** (CO1) WS in Cotta Abzweig Berggießhübel.





**Abb. 2.4.28:** (CO2) WS Cotta am Heidekrug.



**Abb. 2.4.29:** (CO3) WS an der Straße Cotta Ottendorf.



**Abb. 2.4.30:** (CO4) WS am Weg Cotta Berggießhübel.

#### Hellendorf



**Abb. 2.4.31:** (BA1) WS am Weg Hellendorf Eiland.

#### Langenhennersdorf



**Abb. 2.4.32:** (LA1) WS Straße Krietzschwitz Langenhnd.



**Abb. 2.4.33:** (LA2) WS Ortsausgang Langenhennersdorf.



**Abb. 2.4.34:** (LA3) WS am Weg Langenhennersdorf Zwiesel.



**Abb. 2.4.35:** (LA4) WS Langenhennersdorf Abzweig Zwiesel.



**Abb. 2.4.36:** (LA5) WS Langenhennersdorf Wiesenweg.



**Oelsen****Abb. 2.4.37:** (OE1) WS an der Oelsener Höhe.**Abb. 2.4.38:** (OE2) WS Oelsen am Lappenbuschweg**Abb. 2.4.39:** (OE3) WS Oelsen am Mühlweg nach Breitenau.**2.4.1.2 Position und Beschriftung der Säulen**

| Nr.;<br>Abb.         | Standort mit UMT- Koordinaten; Ostwert; Nordwert, Höhe über NN                                                            | Beschriftung: Himmelsrichtung, ←<br>Richtungspfeil                                                                       | Zustand                    |
|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| <b>Bad Gottleuba</b> |                                                                                                                           |                                                                                                                          |                            |
| <b>BG1;</b><br>2.4.1 | Straße Berggießhübel-Bahratal, Abzweig zur Panoramahöhe von Süden; 0426365; 5634845; 410.                                 | O: Zur/ Panorama/ Höhe/ nach/ Berggieß/ hübel<br>S: Zur/ Panorama/ Höhe                                                  | 1993 ersetzt               |
| <b>BG2;</b><br>2.4.2 | Straße Berggießhübel-Bahratal, Kreuzung L-Weg. 0426656; 5633817; 425.                                                     | S: ← Bad Gottleuba/ 1,0 km/ → Bahra/3,9 km<br>W: ← Augustusberg/ 1,3 km/ Hellendorf/ 3,0 Km/ → Bad Berggießhübel/ 3,1 km | 1994 umfassend restauriert |
| <b>BG3;</b><br>2.4.3 | Fußweg Gottleuba-Markersbach, am Steinkreuz 14 Nothelfer. 0425951; 5633392; 414                                           | W: Nach Hellendorf →<br>N: Gesetzt von der/ Commun Gottleuba/ 1824<br>O: → Markersbach/ 2,9 Km                           | 1992 restauriert           |
| <b>BG4;</b><br>2.4.4 | Ortsausgang Gottleuba in Richtung Oelsen, Abzweig Mariengründel nach dem Augustusberg und Oelsen. 04255812; 5632864; 418. | O: ← Hellendorf/ 3,8 km/ Fußweg 3,1 km<br>N: ← Bad Gottleuba/ 0,9 km/ → Oelsen/ 4,6 km/ Fußweg                           | Restaurierung empfohlen    |
| <b>BG5;</b><br>2.4.5 | Wanderweg Gottleuba-Wingendorf, Abzweig obere Einfahrt Kurklinik 0425263; 5633960; 395.                                   | S: gesetzt 1881<br>W: ← Wingendorf/ 3 km/ Liebstadt/ 7 km<br>→ Gottleuba 0,5 km                                          | 1994 neue Inschrift mit km |
| <b>BG6;</b><br>2.4.6 | Wanderweg Gottleuba-Wingendorf, am Kreuzpunkt genannt "Rennpläne" 0424686; 5634179; 444.                                  | W: ← Borna-/ Gersdorf/ 3 km/ → Hartmannsbach/ 1,5 km<br>S: ← Wingendorf/ 2,5 km/ Liebstadt/ 6,5 Km/ → Gottleuba/ 1 km    | 1994 neue Inschrift mit km |
| <b>BG7;</b><br>2.4.7 | Straße Oelsen-Bahratal, Kreuzung am Kulmer Steig (am Oelsener Friedhof). 0425230; 5629838; 552.                           | W: ← BadGottleuba/ 4,5 km/ Fußweg<br>S: ← Oelsen/ (?) Km/ → Hellendorf/ 3 km                                             |                            |
| <b>Berggießhübel</b> |                                                                                                                           |                                                                                                                          |                            |
| <b>BE1;</b><br>2.4.8 | Berggießhübel, Kreuzung Knotenweg/O-Weg. 0427007; 5635247; 368                                                            | NW: Gottleuba →/ Bahra ←<br>NO: Markersbach ← /Berggießhübel →                                                           |                            |



|                       |                                                                                                  |                                                                                                                                                                       |                      |
|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| <b>BE2;</b><br>2.4.9  | Berggießhübel, Kreuzung Kirchberg/Eisenstraße. 0426310; 5636055; 304.                            | W: NACH/ BAHRA/ 5 Km ←<br>S: NACH/ HELLENDORF/ UND/ PETERSWALD →                                                                                                      |                      |
| <b>BE3;</b><br>2.4.10 | Berggießhübel, Verkehrsdreieck 0425967; 5636513; 283                                             | S: → Neundorf 7,3 Km/ Zwiesel 1,4 Km<br>→ Pirna 14,7 Km/ BHF Langenhennersdorf 3,5 Km<br>W: ← Zehista 8.0 Km/Pirna 11,4 Km/<br>→ Gottleuba 3,1 Km/ Peterswald 11,5 km |                      |
| <b>BE4;</b><br>2.4.11 | Berggießhübel, Straße nach Cotta am Ladenberg (Gewerbegebiet) 0426565; 5637049; 326.             | N: Zwiesel ←/Cotta ←<br>W: Zehista/ Pirna ← 2 ST<br>O: Straße nach/Berggießhübel                                                                                      | 1994                 |
| <b>BE5;</b><br>2.4.12 | Berggießhübel, 200 m nördlich des Ladenberges am Wegabzweig nach Zwiesel. 0427005; 5637395; 327. | NW: GROSS-/COTTA ←/ BERG-GIESS=/HÜBEL →<br>SW: ZWIESEL →                                                                                                              |                      |
| <b>X;</b><br>2.4.13   | Berggießhübel, Eingang Poetenweg 0425776; 5636092; 294.                                          | ERHOLUNG/ SCHATTEN /FINDEST DU/ HIER/WILLKOMMEN/ FREUND IN DEM/ POETENGANG                                                                                            | 2014 rekonstruiert   |
| <b>Börnersdorf</b>    |                                                                                                  |                                                                                                                                                                       |                      |
| <b>BB2;</b><br>2.4.15 | Ortsausgang Börnersdorf in Richtung Breitenau, Abzweig nach Liebenau. 0421070; 5630071; 550.     | O: Von/ Börnersdorf/ nach/ Breitenau/ 1 km<br>N: Nach/ Liebenau/ 6 km                                                                                                 | 1990 überarbeitet    |
| <b>BB3;</b><br>2.4.16 | Börnersdorf, Abzweig nach Hennersbach. 0420894; 5631394; 491.                                    | N: Nach/Hennersbach/1,7 km                                                                                                                                            | Rest                 |
| <b>BB4;</b><br>2.4.17 | Börnersdorf, Verkehrsinsel am Abzweig nach Liebstadt 0420858; 5631771; 486.                      | SO: Breitenau ← / (?) km/ Wingendorf →<br>NO: Liebstadt →/ (?) km/ Hartmannsbach/ (?) km                                                                              | 3-kantig             |
| <b>BB5;</b><br>2.4.18 | Börnersdorf, Straße in Richtung Liebstadt/ Abzweig Lichtenberg 0420779; 5631833; 479.            | SO: Lichtenberg ← 1,5 km<br>O: → Liebstadt/ 4,5 km                                                                                                                    |                      |
| <b>BB6;</b><br>2.4.19 | Ortsausgang Börnersdorf, Gablung Richtung Hartmannsbach bzw. Wingendorf. 0420921; 5631823; 478.  | S: Nach/ Hartmannsbach/ 4 Klm./ Gottleuba<br>W: Nach/ Wingendorf/ 4 Klm/ Pirna                                                                                        |                      |
| <b>Breitenau</b>      |                                                                                                  |                                                                                                                                                                       |                      |
| <b>BB7;</b><br>2.4.20 | Breitenau, Alte Dresden-Teplitzer Poststraße/Abzweig nach Kleinliebenau 0421499; 5627201; 510.   | N: Nach/ KleinLiebenau ←<br>W: → Nach/ Fürstenwalde/ ←Nach/ Breitenau/ 2,5 km<br>O: / → Klein Liebenau/ und Schönwald/2,5km                                           | 1990 ausgebessert    |
| <b>BB1;</b><br>2.4.14 | Dorfstraße Breitenau, Abzweig Poststraße. 0421994; 5628915; 603.                                 | N: Nach Oelsen ←<br>W: Fürstenwalde → /Teplitz/22 Km →                                                                                                                | restauriert          |
| <b>X1;</b><br>2.4.21  | Poststraße Abzweig Oelsengrund, unter der Försterei. 0422455; 5627509; 522.                      | W: Breitenau ←<br>SO: Liebenau ←/Oelsengrund →                                                                                                                        | bisher nicht erfasst |
| <b>Bahretal</b>       |                                                                                                  |                                                                                                                                                                       |                      |
| <b>GB1;</b><br>2.4.22 | Gersdorf, Abzweig der Straße nach Berggießhübel (am Gasthof) 0423694; 5636965; 327.              | W: Weg nach den Mühlbrüchen<br>S: ...Berggießhübel                                                                                                                    |                      |
| <b>GB2;</b><br>2.4.23 | Straße Gersdorf-Berggießhübel, Abzweig nach Giesenstein (am Jagdstein). 0424487; 5636212; 364    | O: Straße nach/ Berggießhübel/ 1/4 St. →<br>W: Straße nach/ Giesenstein./1/2 Std. →                                                                                   | 1997 neu aufgestellt |
| <b>GÖ1;</b><br>2.4.24 | Göppersdorf, Dorfstraße/Abzweig Poststraße. 0421526; 5634981; 366.                               | O: Nach Pirna →/ 13,5 Km<br>S: Nach Liebstadt ←/ 3,1 Km                                                                                                               |                      |

|                          |                                                                                                                                 |                                                                                                |                  |
|--------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| <b>GÖ3;</b><br>2.4.26    | Göppersdorf, Einmündung der Dorfstraße auf Straße Börnersdorf-Gersdorf. 0422404; 5634983; 299.                                  | N: Liebstadt/ 26 km →<br>W: Breitenau/6,2 km →                                                 | 1992 Nachbildung |
| <b>GÖ2;</b><br>2.4.25    | Wingendorf, Abzweig des markierten Wanderwegs nach Gottleuba. 0422410; 5634696; 353.                                            | S: Nach/Gottleuba → 5.Km.                                                                      |                  |
| <b>Cotta</b>             |                                                                                                                                 |                                                                                                |                  |
| <b>CO1;</b><br>2.4.27    | Cotta, Ortsmitte, Abzweig Weg nach Berggießhübel. 0426907; 5639354; 276.                                                        | O: Nach/ Gießhübel/ und Zwiesel<br>N: Gemeinde/ Groß-Cotta/ 1874                               |                  |
| <b>CO2;</b><br>2.4.28    | Cotta, Gasthaus Heidekrug 0425887; 5639151; 297.                                                                                | S: Besetzt von der/ Gemeinde Cotta/ 1832<br>N: → Nach/ Ottendorf/ u. Gersdorf./ ← Groß=Cotta.  |                  |
| <b>CO3;</b><br>2.4.29    | Cotta, Straße nach Ottendorf/Abzweig Fahrweg nach Gersdorf 0425561; 5639149; 330.                                               | O: ← Nach/ Gersdorf<br>N: → Nach/ Ottendorf                                                    |                  |
| <b>CO4;</b><br>2.4.30    | Cotta, Alte Straße nach Berggießhübel, 500 m südlich des Diebsteiges 0427043; 5638168; 307.                                     | Inschrift nicht erkennbar                                                                      |                  |
| <b>Hellendorf</b>        |                                                                                                                                 |                                                                                                |                  |
| <b>BA1;</b><br>2.4.31    | Weg von Hellendorf nach Eiland, Kreuzung Alter Hellendorfer Weg K-Weg 1000 m nördlich des Zeisigsteines. 0429987; 5630698; 490. | W: Nach Rosenthal/ ← 1 St<br>Nach Hellendorf/ 1/2 St. →<br>S: Nach Eiland →                    | Einschüsse       |
| <b>Langenhennersdorf</b> |                                                                                                                                 |                                                                                                |                  |
| <b>LA1;</b><br>2.4.32    | Hohe Straße Krietzschwitz-Hermsdorf, 200 m vor dem Kirchberg Langenhennersdorf. 0430388; 5638893; 349.                          | SO: Fußweg nach/ Leupoldishain/ 1 St/ Königstein/ 1 St.                                        |                  |
| <b>LA2;</b><br>2.4.33    | Hohe Straße Krietzschwitz-Hermsdorf, Abzweig Langenhennersdorf in Höhe Bernhardstein. 0431818; 5637108; 382.                    | O: Pirna/12,8 Km. → /Hermsdorf ← 1,5 Km. /Rosenthal ← 5,6 Km.<br>W: Langenhennersdorf → 1,1 Km |                  |
| <b>LA3;</b><br>2.4.34    | Langenhennersdorf, in Richtung Gottleubatal/ Abzweig Fußweg nach Zwiesel. 0428856; 5637520; 287.                                | N:Zwiesel/ 1/2 St. →                                                                           |                  |
| <b>LA4;</b><br>2.4.35    | Langenhennersdorf, Straße Richtung Gottleubatal, Abzweig Fußweg nach Zwiesel. 0429305; 5638036 312.                             | O: Nach./Zwiesel. ←<br>N: Nach/ Groß-Cotta →                                                   |                  |
| <b>LA5;</b><br>2.4.36    | Langenhennersdorf, Dorfstraße Abzweig Wiesenweg. 0429691; 5638161; 179.                                                         | S: Cotta/ 3 Km ←/Neundorf /3 Km/ (...)hof ←<br>O: Wiesenweg/Neundorf/3/4 St                    |                  |
| <b>Oelsen</b>            |                                                                                                                                 |                                                                                                |                  |
| <b>OE1;</b><br>2.4.37    | Oelsen, 100 m nördlich von Oelsener Höhe am Kulmer Steig. 0424663; 5628130; 618.                                                | W: Nach/ Oelsengrund ←<br>Schönwald →                                                          |                  |
| <b>OE2;</b><br>2.4.38    | Oelsen, Lappenbuschweg/Abzweig in Richtung Mühlweg 0424244; 5629059; 581                                                        | O: Nach/ Breitenau/ 3/4 St. →<br>NW: Nach/Oelsen-/grund/ 1/2 St →                              |                  |
| <b>OE3;</b><br>2.4.39    | Oelsen, Mühlweg/Abzweig in Richtung Lappenbuschweg. 0424010; 5629438; 559.                                                      | W: Oelsen →<br>S: Fußweg ← Breitenau/ 35 Min.                                                  |                  |

**Tabelle 2.3:** Zusammenstellung der in der Region vorhandenen Wegsäulen



## 2.4.2 Gemeinde- und Rittergutsgrenzsteine (GMS, RGS) im Jahre 2010



**Abb. 2.4.40:** GMS Gemeinde Gottleuba.



**Abb. 2.4.41:** GMS (rechts neben Säule) Gottleuba.



**Abb. 2.4.42:** GMS Gemeinde Gottleuba (linkes Bild)



**Abb. 2.4.43:** GMS Berggießhübel - Giesenstein.



**Abb. 2.4.44:** GMS Berggießhübel - Giesenstein (Rücks).



**Abb. 2.4.45:** GMS Berggießhübel - Giesenstein.



**Abb. 2.4.46:** RGS Giesenstein in einem Vorgarten



**Abb. 2.4.47:** GMS Berggießhübel - Gersdorf im Vorgarten.



**Abb. 2.4.48:** GMS Berggießhübel - Gersdorf (Rücks.).





**Abb. 2.4.49:** GMS Borna - Göppersdorf



**Abb. 2.4.50:** GMS Borna - Göppersdorf (Rücks).



**Abb. 2.4.51:** RGS des Rittergutes Cotta



**Abb. 2.4.52:** RGS des Rittergutes Cotta



**Abb. 2.4.53:** Säule neben RGS Rittergut Cotta.



**Abb. 2.4.54:** Beschriftung auf der Säule.



**Abb. 2.4.55:** RGS Rittergut Cotta (verschollen).



**Abb. 2.4.56:** GMS Langenhennersorf - Hermsdorf.



**Abb. 2.4.57:** GMS Langenhennersorf - Hermsdorf (Rücks.).





**Abb. 2.4.58:** GMS Langenhennersdorf-Leupoldishain.



**Abb. 2.4.59:** GMS Liebstadt - Bertelsdorf.



**Abb. 2.4.60:** GMS Liebstadt - Bertelsdorf (Rücks.).



**Abb. 2.4.61:** RGS Rittergut Liebstadt.



**Abb. 2.4.62:** RGS Rittergut Liebstadt (Rücks.).



**Abb. 2.4.63:** GMS Gemeinde Ottendorf - Cotta



**Abb. 2.4.64:** GMS Gemeinde Ottendorf - Cotta (Rücks.).



**Abb. 2.4.65:** GMS Markersbach - Raum



**Abb. 2.4.66:** RGS Rittergut Oelsa





**Abb. 2.4.67:** Grenzstein Hengersbach - Waltersdorf.



**Abb. 2.4.68:** Grenzstein Hengersbach - Waltersdorf (Rücks.).



**Abb. 2.4.69:** Grenzstein mit "OHZ" am Ottendorfer Steig.



**Abb. 2.4.70:** Rückseite des Grenzsteins mit "1788".



**Abb. 2.4.71:** Grenzstein mit "OHZ" am Ottendorfer Steig.



**Abb. 2.4.72:** Rückseite des Grenzsteins mit "1788".



**Abb. 2.4.73:** Grenzstein mit "OHZ" am Bad.



**Abb. 2.4.74:** Rückseite mit der Angabe "1788".



**Abb. 2.4.75:** Grenzstein mit "1724" am Ottendorfer Steig.



**Position und Beschriftung:**

| <b>Nr.<br/>Abb.</b> | <b>Grenze; Standort mit UTM (WSG84)-Koordinaten<br/>in m, Ostwert; Nordwert; Höhe über NN</b>                                                                                                                                                                                                                          | <b>Beschriftung:<br/>1. Seite; 2. Seite</b>    | <b>Zustand</b>               |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------|
| 1<br>2.4.40         | <b>Bad Gottleuba - Hellendorf:</b> Grenzstein neben Hellendorfer Straße, Abzweig Serpentinstraße. 0427060; 5632634; 489.                                                                                                                                                                                               | Gemeinde Gottleuba; leer                       | beschädigt                   |
| 2<br>2.4.41         | <b>Bad Gottleuba - Wingendorf:</b> Grenzstein am Weg zwischen Gottleuba und Wingendorf neben der Heilstätte. Daneben Wegsäule. 0425263; 5633960; 396.                                                                                                                                                                  | Gemeinde Gottleuba; Gemeinde Hartmannsbach     |                              |
| 3<br>2.4.43         | <b>Berggießhübel - Rittergut Giesenstein:</b> Grenzstein versetzt, stand ursprünglich am Ortsausgang von Berggießhübel rechts an der Talstraße. 2005 auf die linke Seite versetzt und verdreht. 0426559; 5634956; 401.                                                                                                 | Berggießhübel; Giesenstein                     | stark beschädigt             |
| 4<br>2.4.47         | <b>Berggießhübel Gersdorf:</b> Grenzstein am Grundstück Gersdorfer Straße 20. Grenzstein versetzt. 0425359; 5636519; 326.                                                                                                                                                                                              | Gem. Berggießhübel; Gem. Gersdorf              |                              |
| 5<br>2.4.46         | <b>Berggießhübel (?) - Rittergut Giesenstein:</b> Grenzstein im Vorgarten an der Waldhausstraße 3 willkürlich geteilt und versetzt.                                                                                                                                                                                    | Rittergut Giesenstein; Rückseite in der Erde.  | Sollte geborgen werden       |
| 6<br>2.4.49         | <b>Borna - Göppersdorf:</b> Grenzstein links an der Verbindungsstraße zwischen Gersdorf und Göppersdorf. 0422479; 5636075; 366.                                                                                                                                                                                        | Gemeinde Borna; Gemeinde Göppersdorf.          |                              |
| 7<br>2.4.51         | <b>Rittergut Cotta:</b> Grenzstein zwischen Gemeinde Berggießhübel und RG Cotta in der Nähe des Ottendorfer Steiges. 0424963; 5637254; 382.                                                                                                                                                                            | Rittg... Cotta                                 |                              |
| 8<br>2.4.52         | <b>Rittergut Cotta:</b> Grenzstein zwischen Gemeinde Berggießhübel und RG Cotta in der Nähe des Ottendorfer Steiges. Daneben umgestürzte Säule mit Beschriftung: "Herrschaftliche Holzung/1838"; Seiten: "Das Streu hächseln ist verboten". "Das Sand graben ist untersagt" (2011 verschollen); 0424963; 5637254; 382. | Rittg... Cotta                                 |                              |
| 9<br>2.4.55         | <b>Rittergut Cotta:</b> Grenzstein zwischen Gemeinde Berggießhübel und RG Cotta neben der Staatsstraße 200 m vor Ortseingangsschild Berggießhübel. 0426513; 5637167; 334.                                                                                                                                              | Rittergut Cotta; leer                          | 2013 verloren gegangen       |
| 10<br>2.4.67        | <b>Hennersbach - Waltersdorf:</b> Grenzstein an der Straße zwischen Waltersdorf und Hennersbach. 0420787; 5631188; 510.                                                                                                                                                                                                | Gemeinde Hennersbach; Gemeinde Waltersdorf     | erneuert                     |
| 11<br>2.4.56        | <b>Langenhennersdorf - Hermsdorf:</b> Grenzstein an der alten Eisenstraße zwischen Bahra und Hermsdorf. 0431478; 5635965; 408.                                                                                                                                                                                         | Gemeinde Langenhennersdorf; Gemeinde Hermsdorf | sitzt zu tief, guter Zustand |
| 12<br>2.4.58        | <b>Langenhennersdorf - Leupoldishain:</b> Grenzstein am Abzweig von der Hohen Straße in Richtung Krietzschwitz nach Leupoldishain. 0430179; 5639448; 382.                                                                                                                                                              | Gem. Langenhennersdorf; Gem. Leupoldishain     | gut                          |
| 13<br>2.4.59        | <b>Liebstadt - Bertelsdorf:</b> Grenzstein an der Talstraße neben dem Abzweig nach Bertelsdorf. 0418842; 5634242; 365.                                                                                                                                                                                                 | Gem. Berthelsdorf; Stadt Liebstadt             | gut                          |
| 14<br>2.4.61        | <b>Rittergut Liebstadt:</b> Grenzsteine des Rittergutes Liebstadt am Rande des Heidenholzes in Richtung Hartmannsbach. 0422906; 5632034; 484.                                                                                                                                                                          | Drei Kleeblätter;                              | gut                          |

|              |                                                                                                                                                            |                                     |             |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------|
| 15<br>2.4.62 | <b>Rittergut Liebstadt:</b> Grenzsteine des Rittergutes Liebstadt am Rande des Heidenholzes in Richtung Hartmannsbach. 0422906; 5632034; 484.              | 1840                                | gut         |
| 16<br>2.4.65 | <b>Markersbach - Raum:</b> Grenzstein an der Rosenthaler Straße am Ende des Berges über dem Kammerhof. 0430054; 5633067; 441.                              | Gemeinde Markersbach; Gemeinde Raum |             |
| 17<br>2.4.66 | <b>Rittergut Oelsen:</b> Grenzstein an der Dorfstraße in Oelsen, Abzweig Rittergut. 0424776; 5629496; 535                                                  | Gemeinde Oelsen; Rittergut Oelsa    | vorbildlich |
| 18<br>2.4.63 | <b>Ottendorf - Rittergut Cotta:</b> Grenzstein zwischen Ottendorf und Rittergut Cotta                                                                      | Gemeinde Ottendorf; nicht lesbar    |             |
| 19<br>2.4.69 | <b>Ungedeuteter Grenzstein:</b> (OHZ Oberer Hof Zehista, später Gut Friedrichstal?) am Ottendorfer Steig in Richtung Gersdorf links. 0425377; 5636997; 354 | OHZ 1788                            | gut         |
| 20<br>2.4.71 | <b>Ungedeuteter alter Grenzstein:</b> (OHZ Oberer Hof Zehista?) auf der Wiese vor dem Wald am Ottendorfer Steig. 0425395; 5636820;                         | OHZ 1788                            | gut         |
| 21<br>2.4.73 | <b>Ungedeuteter alter Grenzstein:</b> (OHZ Oberer Hof Zehista?) am Bad über dem ehemaligen Mühlgraben des Oberhammers                                      | OHZ, 1788                           |             |
| 22<br>2.4.75 | <b>Ungedeuteter alter Grenzstein</b> am Ottendorfer Steig                                                                                                  | 1724                                |             |

**Tabelle 2.4:** Zusammenstellung der in der Region vorhandenen Guts- und Gemeindegrenzsteine

Die Rittergutsrenzsteine wurden oft bei der Setzung entlang der gesamten Grenze in festen Abständen gesetzt. Aus diesem Grunde wurden nur einige Steine beispielhaft in die Zusammenstellung aufgenommen. Die meisten Steine wurden im Laufe der Zeit jedoch entwendet.

Die Grenzsteine mit der Bezeichnung OHZ liegen an der Grenze des Gutes Friedrichstal und könnten von dem Besitzer im 18. Jh. gesetzt worden sein. Die Bedeutung ist nicht klar, könnte jedoch auf den Oberen Hof Zehista hinweisen, denn der Dürrhof in Berggießhübel war ein Vorwerk des Rittergutes Zehista.



**2.4.3 Dokumentation der Eisenbahnstrecke Pirna-Gotttleuba um 1960**

Strecke Pirna-Bad Gotttleuba nach [2.5].

Erläuterung der verwendeten Abkürzungen:

Hp - Haltepunkt, Bf - Bahnhof, Anst - Anschlussstelle, BÜ - Bahnübergang, Ldst - Ladestation)

| km    | Höhe NN in m | Station/Objekt [Betriebszeit, Anschlussgleislänge]                                                |
|-------|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 0,000 | 118,1        | Bf Pirna                                                                                          |
| 0,398 |              | Gotttleubabrücke                                                                                  |
| 0,730 |              | Gleiskreuzung                                                                                     |
| 0,785 |              | BÜ Glashüttenstraße                                                                               |
| 0,905 |              | Anst Steinsägewerk Schilling [1893-1906]                                                          |
| 0,962 |              | BÜ Dresdner Straße (B 172)                                                                        |
| 1,013 | 119          | Anst Säge- und Hobelwerk Kemnitzer [1890-1958, 150 m], Anst Stahl- und Rohrtechnik GmbH [ab 1958] |
| 1,065 | 119,5        | Hp Pirna Solidarität                                                                              |
| 1,129 |              | Anst CITAX Klebetechnik GmbH [1918-1992, 205 m], Anst Schrotthandel [1992-?]                      |
| 1,119 |              | Anst Kesselschmiede Breuer Co. [1911-1991, 110 m], Anst Heckmannwerke GmbH [1991-?]               |
| 1,346 |              | BÜ Dippoldiswalder Straße                                                                         |
| 1,355 | 121          | Anst Gebr. Israel GmbH [1890-1938, 160 m], Anst Steinbruch Hanke & Co. GmbH [1938-1948]           |
| 1,567 | 122,1        | Brücke Mühlgraben                                                                                 |
| 1,600 |              | Anst Glasfabrik Elisabethhütte [1890-1897]                                                        |
| 1,704 | 122,0        | Abzw Pirna Süd                                                                                    |
| 1,810 | 122          | Anst Speicher Pirna [1938-1991, 230 m], Anst Fruchtgroßhandel GmbH [ab 1991]                      |
| 1,879 | 122,0        | Hp Pirna Süd                                                                                      |
| 1,936 | 122,0        | Seidewitzbrücke                                                                                   |
| 1,950 | 122,0        | Anst Emaillierwerk Gebr. Gebler [1898-1932, 300 m]                                                |
| 2,00  | 122,0        | Hp Pirna                                                                                          |
| 2,040 | 122,0        | BÜ Zehistaer Straße                                                                               |
| 2,162 | 122,0        | Anst Spedition Prasser [1881-1991, 150 ], Anst Mobau Baustoffzentrum GmbH [ab 1991]               |
| 2,178 | 122,0        | Brücke Mühlgraben                                                                                 |
| 2,266 |              | Flutbrücke                                                                                        |
| 2,594 | 124          | Gotttleubabrücke                                                                                  |
| 2,680 |              | BÜ Walkmühlenweg                                                                                  |
| 3,89  | 133,0        | Hp Pirna Ost                                                                                      |
| 4,230 |              | Anst Landw. Bezugs- und Absatzgen. [1905-?, 200 m], Anst Kirsten [?-1936]                         |
| 4,395 | 136,0        | BÜ Schlegelweg                                                                                    |
| 4,882 | 140,0        | Anst VEB Elbenaturstein [1897-1977], Anst ELG Bau                                                 |
| 5,767 |              | BÜ Weg der Jungen Pioniere                                                                        |
| 6,044 |              | Brücke Mühlgraben                                                                                 |
| 6,155 |              | BÜ Altrottwerndorf                                                                                |
| 6,322 | 148          | Anst VEB Elbenaturstein [1894-?]                                                                  |
| 6,45  | 148,3        | Bf Pirna-Rottwerndorf                                                                             |

|       |       |                                                                                                    |
|-------|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 6,5   | 148   | Anst Steinbruch Sperling [1897-?]                                                                  |
| 6,60  | 148   | Anst Cellulosefabrik Hoesch & Co. 111 [1905-1908, 300 m]                                           |
| 6,65  | 148   | Anst Steinsägewerk Köckeritz                                                                       |
| 7,488 | 157,6 | Anst Steinsägewerk Geißler [1898-?], Anst Textilchemie agrotex GmbH                                |
| 7,590 | 158,6 | Hp Pirna-Neundorf                                                                                  |
| 7,60  | 158,6 | BÜ Vorwerkstraße                                                                                   |
| 7,95  | 159,4 | BÜ Altneundorf                                                                                     |
| 8,244 | 161,4 | Anst Steinsägewerk Würdig & Co., Anst Textilchemie agrotex GmbH                                    |
| 8,362 | 162,2 | Gottleubabrücke                                                                                    |
| 8,554 | 163,4 | Ldst Cotta                                                                                         |
| 8,980 | 168,4 | Brücke Mühlgraben                                                                                  |
| 0,432 | 204,7 | Anst Pappenfabrik Rath & Zacharias [1885-?, 155 m], Anst VEB Hartpappen- und Fasergußwerk [?-1977] |
| 11,13 | 222,2 | BÜ                                                                                                 |
| 1,443 | 229,5 | Gottleubabrücke                                                                                    |
| 11,65 | 234,2 | Anst Papierfabrik Schmidt & Co. KG [1889-1976, 50 m]                                               |
| 11,65 | 234,4 | Hp Langenhennersdorf                                                                               |
| 11,98 | 240,5 | Brücke Werkgraben                                                                                  |
| 12,02 | 241,5 | Gottleubabrücke                                                                                    |
| 13,55 | 279,8 | BÜ Zur Kleinen Bastei                                                                              |
| 13,74 | 283,9 | Hp Berggießhübel-Zwiesel                                                                           |
| 14,93 | 290,4 | Bf Berggießhübel                                                                                   |
| 14,96 | 290,4 | Durchlass Mühlgraben                                                                               |
| 15,04 | 292,3 | Gottleubabrücke                                                                                    |
| 15,04 | 292,3 | BÜ Hellendorfer Straße                                                                             |
| 15,15 | 295,3 | Brücke Berggießhübel                                                                               |
| 15,34 | 300,6 | Durchlass Wirtschaftsweg                                                                           |
| 15,36 | 201,1 | BÜ Kirchberg                                                                                       |
| 15,49 | 302,1 | Gottleubabrücke                                                                                    |
| 15,62 | 305,0 | Durchlass                                                                                          |
| 16,59 | 314,4 | Hp Giesenstein                                                                                     |
| 16,85 | 316,8 | Gottleubabrücke                                                                                    |
| 16,89 | 317,3 | Brücke Mühlgraben                                                                                  |
| 16,95 | 318,6 | Durchlass                                                                                          |
| 17,19 | 324,0 | Durchlass                                                                                          |
| 17,22 | 326,5 | Anst. Leinbrock-Werk KG [1927-1976, 240 m]                                                         |
| 17,55 | 327,7 | Durchlass                                                                                          |
| 17,60 | 327,8 | Anst Landesversicherungsanstalt [1908-1913]                                                        |
| 17,61 | 327,8 | Bf Gottleuba                                                                                       |
| 17,71 | 328,1 | Streckenende                                                                                       |



## 2.4.4 Steinkreuze und Martern in der Region

### 2.4.4.1 Zustand der Steinkreuze im Jahre 2005



**Abb. 2.4.76:** 1; Steinkreuz in Bad Gottleuba, Hellendorfer Str.



**Abb. 2.4.77:** 2; Steinkreuz in Bad Gottleuba, Vierzehn Nothelfer genannt



**Abb. 2.4.78:** 3; Steinkreuz in Berggießhübel an der ehem. Jagdsteinbaude.



**Abb. 2.4.79:** 4; Steinkreuz in Börnersdorf auf einer Wiese



**Abb. 2.4.80:** 5; Steinkreuz bei Börnersdorf.



**Abb. 2.4.81:** 6; Steinkreuz im Heidenholz bei Börnersdorf.



**Abb. 2.4.82:** 7; Steinkreuz in Breitenau.





**Abb. 2.4.83:** 8; Steinkreuz in Breitenau, kurz vor dem Abzweig der Straße nach Liebenau



**Abb. 2.4.84:** 11; Steinkreuz unter dem Cottaer Spitzberg



**Abb. 2.4.85:** 9; Steinkreuz in Cotta, an der Straße nach Kleincotta.



**Abb. 2.4.86:** 10; Steinkreuz in Cotta am Diebsteig.



**Abb. 2.4.87:** 12; Steinkreuz bei Dohma, am Marktsteig.



**Abb. 2.4.88:** 13; Ilesäule vor Dohnaer Kirche.



**Abb. 2.4.89:** 14; Bildstock an der Kirche in Dohna.





**Abb. 2.4.90:** 15; Schneiderkreuz Fürstenwalde.



**Abb. 2.4.91:** 16; Der Leichenstein bei Fürstenwalde.



**Abb. 2.4.92:** 17; Steinkreuz in Großröhrsdorf, Talstraße.



**Abb. 2.4.93:** 18; Steinkreuz in Großröhrsdorf, Dorfstraße.



**Abb. 2.4.94:** 19; Steinkreuz in Großröhrsdorf, Dorfstraße.



**Abb. 2.4.95:** 20; Steinkreuz in Hartmannsbach.



**Abb. 2.4.96:** 21; Steinkreuz in Königstein neben der Kirche



**Abb. 2.4.97:** 22; Steinkreuz in Langenhennersdorf



**Abb. 2.4.98:** 23; Marter an Kirche in Liebstadt





**Abb. 2.4.99:** 24; Steinkreuze in Liebstadt, an der Straße nach Döbra



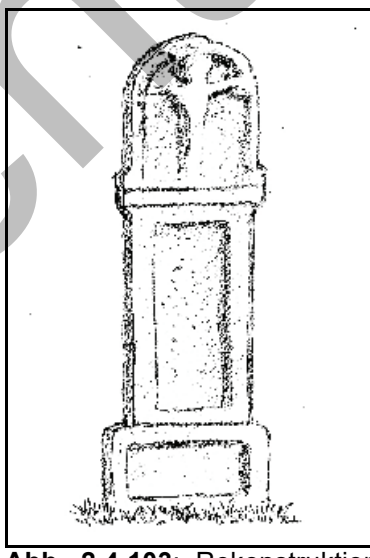
**Abb. 2.4.100:** 25; Marter bei Liebstadt



**Abb. 2.4.101:** 26; Steinkreuz bei Oelsen, auf der Höhe



**Abb. 2.4.102:** 27; In Oelsen Kopfteil einer Marter



**Abb. 2.4.103:** Rekonstruktion der Oelsener Marter



**Abb. 2.4.104:** 28; Ottendorf, rechts der Kreuzstein.



**Abb. 2.4.105:** 29; Welsche Marter in Pirna.



**Abb. 2.4.106:** 30; Steinkreuz in Pirna, Dippoldiswalder Straße.





**Abb. 2.4.107:** 31; Steinkreuz in Pirna, Zehistaer Straße.



**Abb. 2.4.108:** 32; Pirna, die Tetzelsäule .



**Abb. 2.4.109:** Rekonstruktion der Tetzelsäule nach M. Eckert in Bergblumen 1887.



**Abb. 2.4.110:** 33; Steinkreuz in Pirna Braudenstraße.



**Abb. 2.4.111:** 34; Steinkreuz in Pirna, nach Krietzschwitz.



**Abb. 2.4.112:** 35; Zerstörtes Steinkreuz in Pirna am Kohlberg.



**Abb. 2.4.113:** 36; Steinkreuz in Rosenthal.



**Abb. 2.4.114:** 37; Steinkreuz Rosenthal von hinten



**Abb. 2.4.115:** Die Beschriftung des Rosenthaler Kreuzes



Abb. 2.4.116: 38; Kelchstein und Steinkreuz in Walthersdorf

#### 2.4.4.2 Tabellarische Zusammenstellung der Steinkreuze

| Nr. ; Abb.           | Standort/Ausrichtung nach/ UTM-Koordinaten in m; Ostwert; Nordwert; Höhe ü. NN                                                                                                                                                                                                                                                                   | Eigenheit                                                 |
|----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| <b>Bad Gottleuba</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                           |
| 1; 2.4.76            | Steinkreuz an der Straße von Berggießhübel nach Hellen-dorf links neben dem Aussichtspunkt auf die Heilstätte Gott-leuba. /ONO/; 0426431; 5634259; 423                                                                                                                                                                                           | Eingeritztes Schwert oder Mes-ser                         |
| 2; 2.4.77            | Steinkreuz an einem Weg von der Straße von Gottleuba nach dem Augustusberg zur Stadt 200 m von der Straße entfernt. Nach der Sage wird dieses Kreuz Vierzehn Nothel-fer genannt, da an dieser Stelle 14 Freiwillige die Hussiten so lange aufhielten, bis die fliehende Gottleubaer Bevölke-rung in Sicherheit war. /WNW/; 0425976; 5633381; 418 | Kreuz mit eingeritz-tem Messer und 2 Kreuzen an den Armen |
| <b>Berggießhübel</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                           |
| 3; 2.4.78            | Steinkreuz an der Gersdorfer Straße neben dem Jagdstein-haus, 1934 in der Mauer gefunden. Bedeutung und ur-sprünglicher Standort ist ist unklar. /NNW/; 0424548; 5636207; 317                                                                                                                                                                    | Kreuz mit Wappen                                          |
| <b>Börnersdorf</b>   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                           |
| 4; 2.4.79            | Steinkreuz im Ort in Richtung Breitenau nach dem Abzweig nach Hartmannsbach rechts neben dem Gut Nr. 41 auf einer Wiese. /O/; 0420889; 5631608; 484                                                                                                                                                                                              | Eingeritztes Schwert                                      |
| 5; 2.4.80            | Steinkreuz auf der Straße nach Lichtenberg, ca. 400 m von Börnersdorf entfernt. /NO/; 0420516; 5632212; 490                                                                                                                                                                                                                                      | Sitzt mit den Armen auf, eingeritzte Arm-brust            |
| 6; 2.4.81            | Steinkreuz im Heidenholz, am Waldweg der ca. 200 m rechts vor der Brücke über den Bahrbach von der Straße von Börnersdorf nach Hartmannsbach abzweigt. Ca. 100 m von der Straße entfernt. /SSO/; 0422390; 5631649; 498                                                                                                                           |                                                           |
| <b>Breitenau</b>     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                           |



|                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                 |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 7;<br>2.4.82         | Steinkreuz auf der Verkehrsinsel im Ort an der Straße nach Liebenau an dem Abzweig nach Oelsen.<br>/N/; 0421936; 5628931; 582                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Eingeritztes Kreuz in einem Kreis                                                                                                                               |
| 8;<br>2.4.83         | 2 Steinkreuze an der Straße im Ort nach Oelsen rechts kurz vor der Verkehrsinsel (Alter Königsweg).<br>/N/; 0421991; 5628937; 569                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Stark verwittert                                                                                                                                                |
| <b>Cotta</b>         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                 |
| 9;<br>2.4.85         | 3 Steinkreuze an der Straße von Groß- nach Kleincotta, am Abzweig nach Neundorf. 1860 aus der Cottaer Flur zusammengetragene Gruppe von ursprünglich 5 Kreuzen. 1934 wurden davon Nr. 10 und Nr. 11 umgesetzt.<br>/S/; 0427520; 5639884; 250                                                                                                                                                                                                                                       | Mittleres Kreuz mit eingeritztem Fleischerbeil.                                                                                                                 |
| 10; 2.4.86           | Steinkreuz am Diebsteig von Großcotta nach Berggießhübel, versteckt in einem kleinen Wäldchen in der Nähe des Abzweiges nach Kleincotta. 1934 umgesetzt aus der Gruppe.<br>/SW/; 0426882; 5638799; 293                                                                                                                                                                                                                                                                             | Ursprünglicher Standort unbekannt                                                                                                                               |
| 11; 2.4.84           | Steinkreuz unterhalb des Gipfels des Spitzberges in nördlicher Richtung, 50 m neben dem alten Basalt-Steinbruch. 1934 umgesetzt aus Gruppe. /NO/; 0427383; 5639006; 358                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Eingeritztes Schwert.                                                                                                                                           |
| <b>Dohma</b>         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                 |
| 12; 2.4.87           | Steinkreuz auf dem Marktsteig, der im Ort nach der alten Eisenbahnbrücke von der Hauptstraße abzweigt, 500 m in Richtung Ottendorf. /NNW/; 0424334; 5640844; 213                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Eingeritztes Kreuz                                                                                                                                              |
| <b>Dohna</b>         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                 |
| 13; 2.4.88           | Illesäule als Oberteil einer Betsäule von 1500 vor der Stadtkirche. Die Säule stand ursprünglich an der Mauer eines Gutes in Gorknitz und erhielt ihren Namen von dem dort vorbeifließenden Ilsebach. 1880 beim Pflügen in Wölkau gefunden. 1953 von Gut Gorknitz nach dem Museum Dohna umgesetzt und seit 1964 am heutigen Standort; /O/ 19727; 45397; 166 In Heidenau an der B172 bei der Ehrlichtmühle in der Grünanlage steht seit 1999 eine Kopie. 0419727; 5645397; 169      | Vorderseite Christus am Kreuz mit Maria und Johannes, an den Seiten die Marterwerkzeuge (links Nägel, Lanze, Lanzenspitze; rechts Gabel, Zange Hammer, Geißel). |
| 14; 2.4.89           | Relief als Oberteil einer Betsäule aus dem 15. Jahrhundert am Südportal der Stadtkirche. /S/; 0419727; 5645397; 166                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Christus am Kreuz mit Maria und Johannes.                                                                                                                       |
| <b>Fürstenwalde</b>  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                 |
| 15; 2.4.90           | Steinkreuz links neben der "Alten Teplitzer Straße" von Liebenau nach Fürstenwalde, ca. 100 m hinter dem Meilenstein (Waldschutzstreifen), auf der Wiese (Harthewald). Das Kreuz erinnert angeblich an einen von einem Fleischer aus Rudolphsdorf erschlagenen Schneider, der aus der Fremde heimkehrte (Schneiderkreuz). /S/; 0420773; 5624965; 662                                                                                                                               | Eingeritzte Schere mit Jahreszahl 1622,                                                                                                                         |
| 16; 2.4.91           | Sog. Leichenstein aus Gneis mit einem kreuzförmigen Umriss, rechts an dem Leichensteinweg im Haberfeld vor der Grenze zwischen Fürstenwalde und Rudolphsdorf. An dieser Stelle kam es am 2. Sep. 1746 zu dem Zusammenstoß zwischen dem Bünauschen Heger Elias Tränkner sowie seinem Bruder auf der einen Seite und einem Förster aus Teplitz mit seinen zwei Söhnen auf der anderen Seite. Der 13-jährige Sohn des Försters erschoss den Heger Tränkner. /S/ 0422169; 5632035; 740 | Vorn die Beschriftung E T 1746 und nicht deutbare Beschriftungen in zwei Reihen an der Flanke                                                                   |
| <b>Großröhrsdorf</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                 |
| 17; 2.4.92           | Steinkreuz westlich vom Ort an der Müglitz-Talstraße von Mühlbach nach Schlottwitz, 100 m vor Schlottwitz am Hirschsteig links. /SW/; 0416250; 5638869; 246                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Eingeritztes Schwert mit Kreuzen an den Armen                                                                                                                   |
| 18; 2.4.93           | Steinkreuz im Ort südöstlich an der Dorfstraße am Grundstück Nr. 43, 1963 zerbrochen. /OSO/ 17762; 38773; 349                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Mit Eisenschienen geklammert                                                                                                                                    |

|                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                |
|--------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| 19; 2.4.94               | Scheibenkreuz im Ort südwestlich an der Dorfstraße in der Trockenmauer. /SSO/; 0417656; 5638731; 349                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Form eines Scheibenkreuzes                                                     |
| <b>Hartmannsbach</b>     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                |
| 20; 2.4.95               | Steinkreuz am Ortsausgang in Richtung Börnersdorf, 8 m neben Gutseinfahrt Nr. 39. /SO/; 0423609; 5632192; 531                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Eingeritztes Zweihandschwert, seit 2016 Restauration                           |
| <b>Königstein</b>        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                |
| 21; 2.4.96               | Steinkreuz an der Kirche in Königstein. /S/; 0434779; 5641143; 120.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Schwert                                                                        |
| <b>Langenhennersdorf</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                |
| 22; 2.4.97               | Steinkreuz im oberen Ort über dem Bach gegenüber der Bushaltestelle. /NO/; 0429677; 5638135; 278                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Eingeritzte Armbrust                                                           |
| <b>Liebstadt</b>         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                |
| 23; 2.4.99               | 3 Steinkreuze am Ortsausgang an der Straße nach Döbra, Zimmer Str. 6, ursprünglich 7 Kreuze an der Seidewitz, von denen 4 bei dem Hochwasser 1804 weggeschwemmt wurden. Zwei der 3 Kreuze stammen aus dieser Gruppe, das kleinere einarmige Kreuz wurde 1962 beim Abbruch eines Hauses von 1831 entdeckt. /SSO/; 0419155; 5634993; 320                                                                                                                                                                                       | das linke Kreuz hat ein eingeritztes Messer. Ursprünglicher Standort unbekannt |
| 24; 2.4.98               | Teil einer Betsäule mit gotischer Bildnische aus dem 15. Jh. an der Südwand der Kirche./S/; 0419408; 5635289; 226                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Christus am Kreuz                                                              |
| 25; 2.4.100              | Weißer Marter an der Straße von Seitenhain nach Berthelsdorf. Der Sage nach soll ein übermütiger Jagdgast ein ehemals an der Säule befindliches Kruzifix abgeschossen haben. Er wurde in einen Hund verwandelt und spukt seitdem um Mitternacht mit rasselnden Ketten und feurigen Augen um die Säule. /SW/; 0418248; 5635767; 385                                                                                                                                                                                           | Martersäule mit Bildfenster                                                    |
| <b>Oelsen</b>            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                |
| 26; 2.4.101              | Steinkreuz auf der Oelsener Höhe an dem alten Weg nach Schönwald. /S/; 0424664; 5628111; 616                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Stark verwittert                                                               |
| 27; 2.4.102              | Oberteil einer Marter oder Betsäule aus dem 15. Jh. im Ort in Höhe der Kirche am Abzweig des Weges zur Gaststätte Börners Einkehr auf einer Wiese (Pfarrgarten). /S/; 0424556; 5629081; 566                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Stark verwittertes Relief des gekreuzigten Christus                            |
| <b>Ottendorf</b>         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                |
| 28; 2.4.104              | Kreuzstein unbekannter Herkunft und Bedeutung auf dem Friedhof an der Kirche. /0424088; 5638916; 258                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                |
| <b>Pirna</b>             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                |
| 29; 2.4.105              | Welsche Marter an der Dippoldiswalder Straße, Abzweig Postweg. Sie ist wahrscheinlich nach Meiche ein Sühnezeichen für einen 1460 von dem Burgherren zu Wehlen ermordeten Vorwerkspächter aus Heidenau. / 0424703; 5645009; 124                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Unterer Teil einer achteckigen Martersäule.                                    |
| 30; 2.4.106              | Steinkreuz an der Dippoldiswalder Straße, Abzweig Kohlbergstraße. /O/; 0424270; 5645213; 142                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Rechter Arm abgeschlagen                                                       |
| 31; 2.4.107              | Steinkreuz an der Zehistaer Straße unterhalb der Gärten (Nr. 36). /SW/; 0424906; 5644452; 102                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Malteserkreuz                                                                  |
| 32; 2.4.108              | Marter an der Braudenstraße am Elbufer. 1795 als "Tetzelsche Marter" bezeichnet. Dass der Ablasshändler Johannes Tetzl (1465 - 1519) im Auftrage des Bischofs von Mainz hier Ablasszettel verkaufte, ist nicht erwiesen. Der ursprüngliche Standort war die alte Pirnaer Landstraße am Sedlitzer Brauhaus, also nicht an der Elbe. Sie kann ursprünglich eine Statue getragen haben (siehe Rekonstruktion). Die Säule wurde im 19. Jh. als Warnungs- und Andachtszeichen für die Elbschiffer gedeutet. 0423094; 5645985; 114 | Aus Sandstein gemauert. Die Bank wurde erst im 19. Jh. hinzugefügt.            |



|                    |                                                                                                                                                                                                                         |                                                               |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| 33;<br>2.4.110     | Steinkreuz an der Braudenstraße neben der Elbe. Kreuz mit mehrfach geteilten Kreisen. /O/; 0422636; 5646059; 112                                                                                                        | 4 8-fach geteilte Kreise (Räder?)                             |
| 34;<br>2.4.111     | Steinkreuz rechts an der Straße von Pirna nach Krietzschwitz in Höhe der Hochhäuser Sonnenstein. /WNW/; 0426159; 5645314; 182                                                                                           | eingeritztes Kreuz                                            |
| 35;<br>2.4.112     | Steinkreuz am Westhang des Kohlberges, 100 m über dem alten Steinbruch am Weg, als Flurgrenzstein zwischen Pirna und Zehista umfunktioniert. /WSW/; 0425172; 5644025; 199                                               | Als Grenzstein verwendet, vorn Z (Zehista) und hinten P       |
| <b>Rosenthal</b>   |                                                                                                                                                                                                                         |                                                               |
| 36;<br>2.4.113     | Steinkreuz unterhalb der Kirche an der Kirchgasse. 0437803; 5633211; 409                                                                                                                                                | Eingeritztes Schwert                                          |
| 37;<br>2.4.114     | Steinkreuz südöstlich des Ortes an einem Waldweg. Inschrift: A. W. (verunglückter Waldarbeiter August Wolf) starb d. (den) 25. N. (November) 1878. Wahrscheinlich nachträglich beschriftet. /N/; 0435213; 56320223; 573 | Stein besitzt kaum Verwitterungsspuren, eventuell Gedenkstein |
| <b>Waltersdorf</b> |                                                                                                                                                                                                                         |                                                               |
| 38;<br>2.4.116     | zwei Kreuze im Ort an einem Teich. Kreuz mit abgeschlagenen Armen und eingeritzter Armbrust, wird als Kelchstein bezeichnet. /Kelchstein SSO, Kreuz NNO/; 0428334; 5621617; 471                                         |                                                               |

Tabelle 2.5: Zusammenstellung der Steinkreuze der Region

## Literatur

- [2.1] Billig, G.: Burgen, Zeugen sächsischer Geschichte, Verlag Degener und Co, 1998.
- [2.2] Eichler, Ulrich: Marter und Bildstock, Betsäulen in Sachsen. Verlag D. J. M Dresden, 2003.
- [2.3] Fischer, R.: Sekundärbahnen von Pirna nach Groß-Cotta und Gottleuba, Verlag Kenning, 1998.
- [2.4] Friedrich, Alexander: Die Kämpfe an der sächsisch-böhmischen Grenze im Herbst 1813. Verlag A. Köhler, Dresden 1913.
- [2.5] Herbach, Jens: Eisenbahn Pirna-Gottleuba. Internet: [www.sachsenschiene.de](http://www.sachsenschiene.de), 2005.
- [2.6] Herr, Alfred: Heimatkreis Tetschen-Bodenbach, Verlag Heimatverband Kreis Tetschen Bodenbach e. V. Nördlingen .
- [2.7] Konrad, D., und Kuschinski, N: Exkursionsführer des Verkehrsmuseums Dresden 3, 1999.
- [2.8] Kuhfahl, Gustav, Adolf: Die kursächsischen Postmeilensäulen August des Starken, Verlag des Landesvereins Sächsischer Heimatschutz, Dresden 1929.
- [2.9] Lessing: Neue Sächsische Kirchengalerie, Die Parochie Berggießhübel, Sonderabdruck Arwed Strauch, Leipzig, 1903.
- [2.10] Lange, Siegfried: Kursächsische Postmeilensäulen um Pirna. Schriftenreihe des Stadtmuseums Pirna. Heft 2, 1984.
- [2.11] Müller, Gerhard: Zwischen Müglitz und Weißeritz, Reihe Werte der Deutschen Heimat, Band 8, Akademie-Verlag Berlin, 1964.
- [2.12] Nitsche, Tobias und Herbach, Jens: 100 Jahre Eisenbahn Pirna-Gottleuba 1905-2005. Eigenverlag 2005.
- [2.13] N. N.: Krupka (Graupen), der Führer durch die Stadt und Umgebung, Agentur NIS, Teplice, 1997.
- [2.14] N. N.: A17 Dresden (A4) - Bundesgrenze D/CZ), Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, 2001.
- [2.15] N..N.: CD-ROM TOP50 © Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen 2012 ([www.landesvermessung.sachsen.de](http://www.landesvermessung.sachsen.de)). Erlaubnis: 17206/2012.
- [2.16] N. N. CD-ROM Sachsen 3D, © 2012 MagicMaps GmbH ([www.magicmaps.de](http://www.magicmaps.de)) auf der Basis Topographischer Karten 1:25 000 des Staatsbetriebes Geobasisinformation und Vermessung Sachsen 2012 ([www.landesvermessung.sachsen.de](http://www.landesvermessung.sachsen.de)).
- [2.17] N. N.: Wander- und Radwegkarte Bad Gottleuba-Berggießhübel, N94, 1:20000, Sachsen Kartographie GmbH Dresden, 2011.
- [2.18] N.N.: Internetportale [www.dhm.de/lemo](http://www.dhm.de/lemo) (Projekt des Deutschen Historischen Museums, des Hauses der Geschichte der Bundesrepublik und des Fraunhofer Instituts; LeMO: Lebendiges virtuelles Museum online) und [www.de.wikipedia.org](http://www.de.wikipedia.org).
- [2.19] Oberreit: Topographischer Atlas des Königreiches Sachsen, 1821 (gültig bis 1860), Blatt 10, Dresden, M: 1:57600. Sächsische Landesbibliothek-Staats- und Universitätsbibliothek Dresden (SLUB).
- [2.20] Prokoph Rene: Steinerne Wegweisersäulen im Landkreis Sächsische Schweiz. Stadtmuseum Pirna, 1997.
- [2.21] Reichert, Frank: Zur Geschichte der Feststellung und Kennzeichnung von Eigentums- und Herrschaftsgrenzen in Sachsen, Diplomarbeit am Geodätischen Institut der Technischen Universität Dresden, 1999
- [2.22] Rühle, S.: Postsäulen und Meilensteine. Forschungsgruppe Kursächsische Postmeilensäulen e. V., Sächsisches Druck- und Verlagshaus GmbH. 1994.
- [2.23] Simon, K. und Hauswald, K.: Der Kulmer Steig vor dem Mittelalter. Arbeits- und Forschungsbericht zur sächsischen Bodendenkmalspflege, Band 37, 1995, Konrad Theiss Verlag, Stuttgart.
- [2.24] Schenk, Peter: Der neue sächsische Atlas, Erzgebirgskreis, 1758. Sächsisches Staatsarchiv, Bergakademie Freiberg.
- [2.25] Steeger, F. H.: Situations Riß Berggießhübel nach der großen allgemeinen Ingeniercharte, copiert im Quartal Trinitatis 1824, Sächsisches Staatsarchiv, Bergakademie Freiberg.
- [2.26] Torke, H.: Steinerne Zeugen der Geschichte im Landkreis Sächsische Schweiz, Edition Lerchl, Pirna, 1998.
- [2.27] Torke, H.: Alte Steinkreuze zwischen Dresden, Pirna und Sächsischer Schweiz, Stadtmuseum Pirna ,1990.
- [2.28] Wagner, Ehregott, Friedrich: Die Inspektionen Pirna, Altenberg und Dippoldiswalde als fünfte Abteilung von Sachsens Kirchengalerie, Gottleuba, Verlag Schmidt Dresden, 1840.



## Index

|                                                    |        |                                      |             |
|----------------------------------------------------|--------|--------------------------------------|-------------|
| Absenkung der Trassen                              | 45     | Heeresstraße                         | 18          |
| Alte Dresden-Teplitzer Poststraße                  | 11     | Herzog Bretislaw II.                 | 3           |
| Alte Salzstraße                                    | 1      | Hochwasser vom 8./9. Juli 1927       | 61          |
| Alte Tetschener Straße                             | 9      | Ibrahim ibn Jakub                    | 3           |
| Amtswälder                                         | 78     | Jagdgebiet der Kurfürsten            | 78          |
| Anschlussstelle Bahretal                           | 37, 42 | Kammstraße                           | 9           |
| Anschlussstelle Dresden-Gorbitz                    | 34     | Karlsruhe                            | 8           |
| Anschlussstelle Dresden-Prohlis                    | 35     | Kelchstein                           | 116         |
| Anschlussstelle Dresden-Südvorstadt                | 34     | Kleinen Hufeisennase                 | 43          |
| Anschlussstelle Gottleuba                          | 37     | Kohlenstraße                         | 1           |
| Anschlussstelle Pirna                              | 35     | Kommunikationswege                   | 76          |
| Autobahn-Grenzübergangsstelle Breitenau-Krásný Les | 37     | Königlich kursächsische Meilensteine | 16          |
| Bahnhof Berggießhübel                              | 55     | Königsweg                            | 8           |
| Bahnhof Gottleuba                                  | 59     | Kulmer Steig                         | 1, 2, 7, 33 |
| Bahnstrecke Pirna–Großcotta                        | 56     | kurfürstlichen Forstgrenzsteine      | 78          |
| Bau der Talsperre Gottleuba                        | 63     | Landschaftsbrücke Meuscha            | 35          |
| Baubeginn der A17 war 1998                         | 33     | Landschaftsbrücken                   | 45          |
| Betsäulen                                          | 72     | Landschaftstunnel Harthe             | 39          |
| Bettelstein                                        | 48     | Lärmschutz                           | 45          |
| Bildstöcke                                         | 72     | Lärmschutz tunnel                    | 45          |
| Böhmische Steige                                   | 1      | Lärmschutzwälle                      | 45          |
| Burg Dohna                                         | 3      | Lärmschutzwände                      | 45          |
| Bürgerentscheid für den Bau der A17                | 33     | Lockwitztalbrücke                    | 35          |
| Carlowitzstein                                     | 73     | Lohmgrund                            | 54          |
| Communicationsweg                                  | 50     | Mariaschein                          | 48          |
| Distanzsäule                                       | 10     | Markgraf Ekkehard II.                | 3           |
| Distanzsäule Altenberg                             | 20     | Marter                               | 70          |
| Distanzsäule Bad Gottleuba                         | 20     | Matthias Oeder                       | 78          |
| Distanzsäule Bad Schandau                          | 26     | Meilenstein                          | 16          |
| Distanzsäule Bärenstein                            | 20     | Müglitztalbrücke                     | 35, 36      |
| Distanzsäule Berggießhübel                         | 20, 28 | Müglitztalstraße                     | 9           |
| Distanzsäule Dippoldiswalde                        | 21     | Münchner Abkommen 1938               | 18          |
| Distanzsäule Dohna                                 | 22     | Nasenbachbrücke                      | 38          |
| Distanzsäule Geising                               | 22     | Neue Dresden-Teplitzer Poststraße    | 7, 11, 13   |
| Distanzsäule Glashütte                             | 22     | neue Meilenlänge                     | 16          |
| Distanzsäule Königstein                            | 24     | neues Zollamt                        | 18          |
| Distanzsäule Liebstadt                             | 24     | Nollendorfer Pass                    | 1, 2, 11    |
| Distanzsäulen Pirna                                | 25     | Nöthnitzgrundbrücke                  | 35          |
| Donainschen Fehde                                  | 7      | Ober- und Niederzeidelweide          | 78          |
| Eisenstraße                                        | 1      | Pilgerrouen                          | 48          |
| erste sächsische Postordnung                       | 9      | Postmeilensäulen                     | 11          |
| Europastraße 55                                    | 33     | Postordnung                          | 16          |
| fahrende Post                                      | 11     | Prager Landstraße                    | 11          |
| Felsenschrein                                      | 48     | Rainsteine                           | 80          |
| Fledermäuse                                        | 42     | Reitpost Dresden–Prag                | 11          |
| Forstgrenzsteine                                   | 78     | Reparationsleistung                  | 63          |
| Forstrevier Markersbach                            | 78     | Rybni Potok (Fischbach)              | 40          |
| Franzosengrab                                      | 73     | Sächsisches Haus in Berggießhübel    | 17          |
| Geberggrundbrücke                                  | 35     | Salzstraße                           | 8           |
| Geiersbergpass                                     | 7, 15  | Schneiderkreuz                       | 114         |
| Gemeindegrenzsteine                                | 50     | Schwarze Kreuz                       | 15          |
| geschützte Kleindenkmale                           | 50     | Schwedenstein                        | 73          |
| Gottleubatalbrücke                                 | 46     | Seidewitztalbrücke                   | 37          |
| Grabhügel                                          | 2      | Sobochleben                          | 49          |
| Grabhügel aus der Stein- und Bronzezeit            | 2      | Sorben                               | 48          |
| Grenzbrücke                                        | 39     | Staatseisenbahn Prag-Dresden         | 17          |
| Grenzsäule                                         | 17     | Steige                               | 50          |
| Grenzsäule Hellendorf                              | 28     | Steinbruchnummern                    | 85          |
| Grenzübergang bei Rosenthal-Tyssa                  | 33     | steinerne Wegsäulen                  | 50          |
| Grit Müller                                        | 48     | Steinkreuze                          | 50          |
| Güterverkehr                                       | 61     | Steinmale                            | 70          |
| Halbmeilensteine                                   | 16     | Straßenbaumantrat                    | 50, 69      |
| Haltepunkt Giesenstein                             | 59     | Straßenzwang                         | 1           |
| Haltepunkt Zwiesel                                 | 55     | Stückfrachtguttransport              | 63          |
| Haltestelle Langenhennersdorf                      | 56     | Südumfahrung                         | 46          |
|                                                    |        | Sühnezeichen                         | 48, 115     |

|                                    |    |                                   |        |
|------------------------------------|----|-----------------------------------|--------|
| Torsäule .....                     | 10 | Wegsäule .....                    | 50, 69 |
| Trassen des Kulmer Steigs .....    | 4  | Wegweiser .....                   | 69     |
| Tschechische Republik .....        | 83 | Weichbild .....                   | 76     |
| Tschechoslowakische Republik ..... | 83 | Weißer Marter .....               | 71     |
| Tunnel Altfranken .....            | 34 | Weißeritztalbrücke .....          | 34     |
| Tunnel Coschütz .....              | 34 | Welsche Marter .....              | 115    |
| Tunnel Dölzschen .....             | 34 | Wendischfähre .....               | 48     |
| UMT-Koordinaten (GPS) .....        | 85 | Werkzeug- und Waffenfunde .....   | 2      |
| VEB Autobahndirektion .....        | 33 | Wildschweindenkmal .....          | 84     |
| Wallfahrtskirche .....             | 49 | Zehistaer Gasthaus Zur Post ..... | 17     |
| Wasserburg Ottendorf .....         | 3  | Zürner .....                      | 9, 11  |
| Wasserburgen .....                 | 3  |                                   |        |