

Manfred Ruttkowski



Herausgegeben vom Kulturbund der DDR
Gesellschaft für Natur und Umwelt
Interessengemeinschaft Dresdner Heide

Manfred Ruttkowski

Historische Zeichen und Wege
der Dresdner Heide

Ein Beitrag zur Heimatgeschichte

Herausgegeben vom Kulturbund der DDR
Gesellschaft für Natur und Umwelt
Interessengemeinschaft Dresdner Heide*

Dresden, November 1987

Umschlagbild: Kurfürst August zugeschriebene Karte des
Zentralgebietes der Dresdner Heide mit Sternflügelsystem
und Ringwegen, 2. Hälfte 16. Jh.
(Nach dem Original Sign. III,40,29 Staatsarchiv Dresden)

* Vom Arbeitskreis Dresdner Heide, verankert im Landesverein Sächsischer Heimatschutz e.V., im
Jahre 2018 in digitalisierter Form aufs Neue herausgegeben.

Das Einverständnis der Familie Ruttkowski und des Kulturbundes e.V. ist eingeholt worden.

Gegenüber der ursprünglichen Fassung sind keine inhaltlichen Änderungen vorgenommen worden. Die
Form der Publikation ist weitestgehend beibehalten worden; dies schließt die Schrifttype, die tabellari-
schen Darstellungen und die handgezeichneten Wegezeichen ein ebenso wie die damals gültige
Rechtschreibung. Kommentare sind als Fußnoten eingefügt worden.

Für den Anhang (S. 54ff.), der eine vollständige Übersicht der erhaltenen historischen Wege und Wege-
zeichen enthält, ist jedoch eine Abweichung von den o.a. Grundsätzen als begründet angesehen
worden.

<u>Inhaltsverzeichnis</u>	Seite
1. Vorwort	5
2. Kurzer Abriß der geschichtlichen Entwicklung der Dresdner Heide und ihrer Wege	6
3. Ein Kapitel frühe sächsische Kartographie	11
4. Die schwarzen und roten Heidezeichen	13
4.1. Funktion und geschichtliche Entwicklung	13
4.2. Die Struktur der Heidezeichen	16
4.3. Schwarze Heidezeichen, Übersicht 16. Jh. (Auswahl)	17
4.4. Rote Heidezeichen, Übersicht 16. bis 19.Jh.	18
4.4.1. Rote Heidezeichen der historischen Hauptwege (16. Jh.)	18
4.4.2. Sonstige rote Buchstabenzeichen (16 Jh.)	19
4.4.3. Rote Zahlenzeichen (16. Jh.)	20
4.4.4. Rote Zeichen der Pirschwege Kurfürst Augusts (1572)	20
4.4.5. Rote Symbolzeichen (16. Jh.)	20
4.4.6. Rote Heidezeichen des 18. Jahrhunderts	22
4.4.7. Rote Heidezeichen des 19. Jahrhunderts	22
4.4.8. Von Pusch nicht erfaßte rote Heidezeichen	23
4.4.9. Zeichen für Flügel und Schneisen des Cottaschen Forstwirtschaftssystems 1832.	23
4.5. Einige Bemerkungen zu Markiereigenarten	24
5. Die historischen Wege der Dresdner Heide	25
5.1. Das fragmentarische Hauptwegenetz	25
5.2. Das Rennsteigsystem	35
5.3. Der Bischofsweg	37
5.3.1. Der Gödaer Bischofsweg	38
5.3.2. Der Stolpener Bischofsweg	38
5.4. Jagdliche Wege des 16. Jahrhunderts	41
5.4.1. Das Sternflügelsystem	42
5.4.2. Die Pirschwege und Pirschsteige des Kurfürsten August	43
5.5. Das Forstwirtschaftssystem Cottas	45
5.6. Das historische Wegenetz in seiner Entwicklung zur Gegenwart	46
6. Heidezeichen heute	49

7.	Grundlagen	52
7.1.	Quellen	52
7.2.	Sonstige Quellen	52
7.3.	Literatur	52
7.4.	Karten, Pläne und Ansichten	53
<u>Anhang</u>	Heidezeichen- und Wegeverzeichnis	54
<u>Karten</u>	Karten 1 bis 4 vzw. zu Kap. 5.1.	57
	Karten 5 und 6 zu Kap. 5.4.	
	Karte 7 zu Kap. 5.4. bis 5.6.	

1. Vorwort

Rote und schwarze Waldzeichen spielten in der Geschichte der Dresdner Heide jahrhundertlang eine bemerkenswerte Rolle. Reisenden früherer Zeiten, die nach dem Passieren der Elbbrücke das unübersichtliche Gelände der Dresdner Heide betraten, waren sie unentbehrliche Helfer bei der Wegweisung. Aber auch dem Jagdwesen, dem Rechtsgeschehen und der sich entwickelnden Forstwirtschaft leisteten Waldzeichen durch exakte Fixierung wichtige Dienste.

Vor über 400 Jahren wurden sie in den kursächsischen Waldgebieten erstmals erfaßt und aufgezeichnet. Wahrscheinlich unterlagen sie schon seit ihrer unbekannten Einführung einer geregelten Unterhaltung, die sich durch die Jahrhunderte fortsetzte.

Im 19. Jahrhundert bewirkte die Modernisierung der Forstwirtschaft den allgemeinen Verfall der alten Waldzeichen, dem die roten Zeichen der Dresdner Heide entgingen, die nun zur historischen Besonderheit der roten "Heidezeichen" wurden. Als fester Bestandteil der Forstkarten fanden sie Eingang in Generationen von Wanderkarten der Dresdner Heide bis zu der um die Mitte der fünfziger Jahre herausgegebenen. Danach liefen auch sie Gefahr, ausgelöscht zu werden.

Der Verfasser versuchte, das Wissensbild zur Thematik insbesondere durch Quellenforschung deduktiv auf das Mittelalter auszudehnen und Entwicklungstendenzen der Waldzeichen und des frühen Verkehrsstraßennetzes im Heidegebiet aufzuzeigen. Die Ergebnisse relativieren manche bisherigen Erkenntnisse, interpretieren aber das Geschichtsbild Dresdens in überraschender Weise. Die Hervorhebung der roten Waldzeichen steht in enger Beziehung zur Wiederaufnahme der Erhaltungstradition durch die Interessengemeinschaft Dresdner Heide. Anliegen dieser Schrift ist es, der Arbeit dieser Heidefreunde den historischen Hintergrund zu geben sowie den interessierten Leser mit dieser Besonderheit des Heidegebietes vertraut zu machen. Herzlich dankt

der Verfasser allen, die ihn bei der Erarbeitung freundlich unterstützten.

2. Kurzer Abriß der geschichtlichen Entwicklung der Dresdner Heide und ihrer Wege

In frühgeschichtlicher Zeit erstreckte sich rechtselbisch ein ausgedehntes Waldgebiet, welches die Dresdner Heide, den Friedewald, die Laußnitzer Heide und den Carswald umfaßte und das bis zu den Restwaldflächen nördlich von Pirna reichte (Werte unserer Heimat Bd. 27, S. 72). Für die Bronzezeit weisen Flachgräberfelder und Hügelgräber bereits eine Besiedlung des Gebietes der Dresdner Heide aus. Im Dresdner Raum sind für diese Zeit sogar weitreichende Handelsverbindungen bis zum Balkan und zur Ostseeküste nachweisbar, belegt durch eine größere Anzahl von Bronzeschatzfunden (Werte unserer Heimat Bd. 42, S. 21).

In der Eisenzeit brach die Besiedlung des Heidegebietes infolge der einsetzenden Klimaverschlechterung ab und erstreckte sich bis gegen Ende des ersten Jahrtausends n. Chr. nur noch auf die Elbtalweitung und die Randgebiete des Waldes. Als im 6. Jh. mit dem Nachlassen germanischer Siedlungspräsenz die Landnahme durch Slawen einsetzte, wurde die Elbtalweitung über die Osterzgebirgspässe von Böhmen her, die östlich des Waldgebietes gelegene Oberlausitz aber von Osten her besiedelt. Hierdurch erhielt der langgestreckte Wald Grenzcharakter, der auch noch nach der im 10. Jh. einsetzenden Ostexpansion des deutschen Feudalstaates in den Grenzen der Elbgaue Daleminzien und Nisan mit dem Oberlausitzer Gau Milska zum Ausdruck kam.

Die durch die deutsche Zuwanderung eingeleitete Erschließung des Siedlungsraumes ging mit verstärkter Rodung des ausgedehnten Waldgebietes einher, welches bis gegen Ende des 12. Jhs. in die heute bekannten Wälder zerfiel. Dabei bildete die Dresdner Heide mit Heller und Junger Heide noch ein zusammenhängendes Gebiet, in dessen Umfeld 25 Siedlungen sorbischer und deutscher Gründung entstanden. 1571 werden als "umb die Heyde gelegene

Ortschaften" genannt: Nawendorff, Bieschen, Dracha, Rödebeul, Serckewitz, Ketzschenbroda, Wansdorff, Reichenberg, Bocksdorff, Wilschdorff, Renes, Klotzschen, Lausinitz. Langenbrück, Schönborn, Liega, Lutzdorff, Radeberg, Ercksdorff, Ulersdorff, Weissig, Die Behla, Die kleine Behla, Rochwitz und Loschwitz (Meschwitz S. 76). Dominierenden Einfluß auf das Heidegebiet erlangte aber das linkselbische Dresden. 1206 erstmals erwähnt, 1216 als Stadt bezeichnet, fand die Gründung (Spehr) wahrscheinlich schon im späten 12. Jh. statt. Die planmäßige Anlage auf hochwassersicherem und von Wasserführungen umschlossenem Gelände am Elbstrom zählte mit zeitgleichen Städtegründungen zu den Stützpunkten des im Entstehen begriffenen Netzes der Handelswege. Vor allem wurde die steinerne Elbbrücke ein Unikat in dieser Landschaft. Infolge der örtlichen Stromkrümmung bestand hier keine ältere Furt. Doch vermuten A. Gühne und K. Simon im Brückenbereich die Fährstelle einer von der Heidesandterrasse der Lößnitz kommenden und nach Dohna führenden Straße, die das seit der Bronzezeit bis ins Mittelalter intermittierend besiedelte Terrain am Kohlmarkt (heute Hotel Bellevue) berührte (Arbeits- und Forschungsberichte zur sächs. Bodendenkmalpflege Bd. 30, 1986, S. 323/325). Zur Zeit des Werdens der Stadt war nach vorgenanntem Bericht die Siedlung aufgelassen, was vielleicht eine nur noch lokale Bedeutung dieser Straße andeutet, denn die jetzt einsetzende Brückenfunktion zielte auf die umfassende Anschlußbildung an ein offensichtlich abgelegenes rechtselbisches Fernstraßennetz, das wohl überwiegend seit dem 10. Jh. entstanden war. Die von der Brücke gefächert ausgehenden Anschlußwege bildeten das der Dresdner Präsenz unterstehende Hauptwegenetz der Dresdner Heide.

Knotenpunkte des frühen Fernstraßennetzes waren die burggesicherten Elbübergänge Briesnitz und Loschwitz. Die von Meißen und Freiberg den ersteren Übergang erreichenden Straßen (Jacob, Beilage 3) gabelten hinter diesem wieder auf, um zwei ostwärtsführende Trassen zu bilden. Die nördliche, mit dem Elbweg von 1571 bzw. mit seinem Vorgänger, dem damals schon so

genannten Alt Elbweg identische Trasse führte diagonal über den Heller und nach dem Passieren des Klotzscher Schänkhübels unter Umgehung des Prießnitzgrabens nach Langebrück, auf letzterem Abschnitt vermutlich in zwei Arme gespalten, sofern der südliche nicht als Teil einer zweimalig kreuzenden, vom Friedewald über Reichenberg/Boxdorf herangeführten vordresdner Höhenstraße zu sehen ist (Karte 1 - 4). Die Ortslage Langebrücks war ebenfalls Knotenpunkt mittelalterlicher Verkehrswege. Eine von Königsbrück (Hohe Straße) kommende Trasse kreuzte nach Ortsdurchgang die genannte nördlich verlaufende und durchzog nach Abzweigung eines Radeberger Armes (1571 "der Alte Radebergische steig") als Weißiger Weg südwärts die Heide. Weißig östlich streifend (Meilenblatt: "die alte Straße") führte sie nach Kreuzung des Rennsteigs (Alte Hornstraße) südöstlich des Dorfes auf der Linie der heutigen, die Dörfer Schönfeld, Schullwitz und Reitzendorf meidenden, aber etwa deren Flurgrenzen folgenden Straße in Richtung Pirna, südlich des Triebenberges zwischen Zaschendorf und Hohen Brücken eindrucksvolle Hohlwege am Hang der Lausitzer Platte bildend. Wiechel kannte den südlichen Teil dieser Wegführung, die er vom Rennsteig abzweigen ließ, ohne den Zusammenhang mit dem Weißiger Weg der Dresdner Heide zu erkennen. Mit der Fernstraße war Pirna gegenüber dem vom Handelsverkehr umgangenen Dresden erheblich im Vorteil, was erst Mitte des 15. Jahrhunderts ausgeglichen wurde.

Die südliche der vorgenannten beiden nach Osten führenden Trassen (im folgenden als Süd- und Nordtrasse unterschieden) verlief ab der Pieschener Gabelung in Elbnähe bis zum Prießnitzübergang (Jägerstraße), dann heidewärts nach Radeberg.

Der Rennsteig als die vielleicht älteste erhaltene Straße der Dresdner Heide (Scheiblich S. 6, Pusch S. 203 mit Bezug auf Wiechel) durchzog diese mit Zielrichtung Böhmen vom Ortsbereich Radebeuls nach Bühlau. Sein Beiweg, der Diebssteig, verband ihn mit dem Elbübergang Loschwitz.

Der Dresdner Brückenanschluß zielte primär auf die erstgenannte Doppeltrasse. Öder zeigt ihn noch von der Brücke direkt zur Südtrasse (Prießnitzübergang Jägerstraße) sowie in Abzweigung am westlichen Prießnitzgrabenrand zur Nordtrasse (Nähe Klotzscher Bahnhof) verlaufend (Richteratlas Bl. 3). Durch ersteren Anschluß bildete die Südtrasse die frühe Radebergische Straße. Letzterer, der frühe Untervogelsteig, verlor bald seine Funktion an eine benachbarte, geradlinig angelegte Straße, die am Klotzscher Schänkhübel in die Nordtrasse einmündete und nach ihrem Ziel, der langen Elbbrücke, "weg gein der Langenbrucken" (1414) genannt wurde. Doch als spätere Anlage konnte sie nicht mehr direkt zur Brücke stoßen, sondern mußte das inzwischen lagemäßig konstituierte Alten-Dresden westlich umgehen. Dort stießen weitere Anschlußwege hinzu, wie die von Nordwesten herangeführte "Ober Reichenbergische stras" und der elbnah von der Heidesandterrasse der Lößnitz (Rennsteig) über Pieschen kommende.

Auch die anderen Ferntrassen wurden von Dresden aus teilweise unter Meisterung von Geländeschwierigkeiten angeschlossen, die das Heidegebiet durch wasserführende Geländeeinschnitte, steile Geländestufen, unwegsame sumpfige Niederungen, sogenannte Brüche, sowie durch langgestreckte Dünenzüge und grundlose Flugsandflächen im ungeahnten Ausmaß bereithielt. Die Nähe der Stadt sollte die Entwicklung des Verkehrsstraßennetzes wesentlich stärker beeinflussen, als es in abgelegenen Waldgebieten jemals der Fall war. Die Herausbildung der peripheren Siedlungen tat ihr übriges zur Wegeentwicklung. Als im 16. Jh. noch eine ausgedehnte jagdliche Wegebildung stattfand, entstand im Heidegebiet eine ungewöhnliche Wegdichte.

Bis zur Mitte des 16. Jhs. erstreckte sich die Heide noch unmittelbar bis Alten-Dresden, das bei Überraschungsangriffen verteidigungsunfähig war. Kurfürst Moritz ließ deshalb die Heide, "welche sonst gantz an Alt-Dresden gingen, zur Erlangung eines freyeren Platzes zur Defension, umb die Stadt auf ein großes Theil abtreiben und abholtzen" (Weck, A.: Der Churfürstlichen Sächsischen weitberuffenen Residentz- und

Haupt-Vestung Dresden Beschreibung und Vorstellung, Nürnberg 1680, bei Meschwitz S. 61). In diesem Heiderandverlauf zeigt sich das Waldgebiet in den Karten Humelius' und Öders. Über 250 Jahre sollten die Heidekonturen nun konstant bleiben.

Tiefgreifende Veränderungen begannen im 19. Jh. durch die Abholzung des Hellers nach 1827 zum Zwecke militärischer Nutzung, wodurch die Abtrennung der Jungen Heide vom Hauptkomplex eingeleitet wurde. Hierbei verringerten sich die sechs über den Heller nordwärts führenden Straßen auf zwei, die heute zu den hochbelasteten Ausfallstraßen Dresdens zählen, die Radeburger (Renische) Straße und die Otto-Buchwitz-(Langebrücker) Straße*. Auch gegenwärtig bildet der Heller durch seine Halden aus Trümmerschutt und Abfallstoffen sowie durch tiefe Sandgruben ein Landschaftsproblem.

Der eingeleitete Heidezerfall wurde im 20. Jh. durch den Autobahnbau fortgeführt, so daß heute praktisch von zwei getrennten Waldgebieten gesprochen werden muß. Die 1929 bis 1934 erfolgte Anlegung des Heidefriedhofes in der Jungen Heide führte glücklicherweise zu keiner wesentlichen Störung des Heidecharakters, wenn auch leider historische Wegführungen, insbesondere die des Rennsteigs unterbrochen wurden.

Weitere örtliche Einschränkungen erfuhr das Heidegebiet im 19. und 20. Jh. durch die Expansion der Anliegerorte. Der größte Verlust an Heidesubstanz wurde hierbei nach 1873 durch die militärischen Anlagen der Albertstadt nördlich Dresdens verursacht, die den Heiderand weit nach Norden verschoben.

Seit 1971 ist die Dresdner Heide Landschaftsschutzgebiet, was zur E r h a l t u n g und zur s c h ö p f e r i s c h e n P f l e g e der natürlich und kulturhistorisch bedingten Eigenart dieser Landschaft verpflichtet.

* Otto-Buchwitz-Straße: heutiger Name Königsbrücker Straße

3. Ein Kapitel frühe sächsische Kartographie

Mit dem 1547 in der Wittenberger Kapitulation gebildeten albertinischen Kurfürstentum Sachsen war ein territorialer Komplex entstanden, der wirtschaftlich, geistig-kulturell und politisch rasch eine hohe Bedeutung im Verband des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation errang. Dieser Aufstieg war mit der Person des Kurfürsten August (1553 bis 1586) eng verbunden, der nach dem frühen Tod seines Bruders Moritz unerwartet die Nachfolge antrat. Letzterer hatte bereits 1543 eine erste Forstordnung erlassen, mit deren Hilfe er den bisher in den sächsischen Wäldern geübten Raubbau für Zwecke des Bergbaus und Hüttenwesens in eine intensive Ressourcennutzung überleiten wollte. Diese begründete die Notwendigkeit der Vermessung und Kartierung der großen kursächsischen Waldgebiete und wurde zur Basis der kartographischen Tätigkeit unter Kurfürst August. Der vielseitig gebildete Landesherr beauftragte schon 1553 den Professor für Mathematik und Astronomie an der Universität Leipzig Johann Humelius mit der Kartierung kursächsischer Waldgebiete. Nach anfänglicher Verzögerung ist eine kartographische Tätigkeit dieses Gelehrten von 1557 bis 1562, dem Todesjahr des erst Vierundvierzigjährigen, nachweisbar. Es war eine Zeit fruchtbarer Zusammenarbeit mit dem Kurfürsten, der sich selbst kartographisch betätigte und Humelius in seinem Schlosse eine Wohnung zugewiesen hatte. Unter den sieben überlieferten Humeliusrissen, die erst 1902 nach mehrhundertjähriger Archivlagerung wiederentdeckt wurden, befindet sich auch ein Riß der Dresdener Heide im Maßstab ca. 1 : 50 000 (Staatsarchiv Dresden VI, 77, 10).

Träger der amtlichen sächsischen Kartographie wurden nun Männer der Familie Öder aus Annaberg, die beruflich Markscheider waren. Georg Öder, der sich nach seinem gleichnamigen Vater "der Jüngere" nannte, war der erste in der Amtsnachfolge, dem 1575 sein Sohn Matthias folgte. Letzterer trat durch die erste Landesaufnahme des sächsischen Kurstaates hervor, die 1586 durch Christian I. verfügt wurde. An ihr beteiligte sich auch sein Neffe und Nachfolger Balthasar Zimmermann. Mit dem Tode

des letzteren brach diese großartige Arbeit 1633 oder 1634 in den Wirren des dreißigjährigen Krieges noch vor ihrem Abschluß ab.

Erhalten geblieben sind insbesondere Ödersche Konzeptzeichnungen in damals beispielloser Genauigkeit im Maßstab 1 : 13 333 sowie Zimmermannsche Reinzeichnungen gleicher Qualität im Maßstab 1 : 53 333. Diesen Maßstäben lag eine konsequent angewandte Reihe zwischen 1 : 3 333 und 1 : 213 333 zugrunde, die der Halbierung bzw. Viertelung des Maßstabverhältnisses folgte (Bönisch):

1 : 3 333; 3 Dezimalzoll auf 100 Ruten (30 cm $\hat{=}$ 1 km)

1 : 13 333; 3/4 Dezimalzoll auf 100 Ruten (7,5 cm $\hat{=}$ 1 km)

1 : 53 333; 3/16 Dezimalzoll auf 100 Ruten (1,875 cm $\hat{=}$ 1 km)

usw.

Die kartographischen Arbeiten von Humelius bis Zimmermann dienten ausschließlich wirtschaftlichen und besitzrechtlichen Erfordernissen. Trotzdem blieben sie zu Lebzeiten der Kartographen Geheimwissenschaft und wanderten ins kurfürstliche Archiv. So ist es nicht verwunderlich, daß sie vergessen und erst gegen Ende des vorigen Jahrhunderts staunend wiederentdeckt wurden. Erst seit dieser Zeit fand die etwa achtzig Jahre währende Arbeit dieser Männer eine späte Würdigung.

4. Die schwarzen und roten Heidezeichen

4.1. Funktion und geschichtliche Entwicklung

Wir erhielten im vorigen Kapitel einen Eindruck über die Zeit, aus der unsere früheste Kenntnis der Waldzeichen stammt, und wissen, daß auch sie mit neuen roten Zeichen für Sternflügel und jagdliche Wege sowie mit der genauen Erfassung der Waldzeichen hervortrat.

Schwarze und rote Heidezeichen wurden als Markierungen in Kiefern oder gesetzte Pfähle eingeschnitten, wobei jeder der beiden Kategorien ein eigener Aufgabenkreis zukam. Schwarze Zeichen dienten zur Markierung wichtiger Fixpunkte des Waldgebietes, die in der Öderkarte durch winzige Kreise mit schwarzem Zeichensymbol dargestellt wurden. Etwa 270 schwarze Zeichen verteilten sich regellos über das gesamte Heidegebiet, wobei Wegkreuzungen und Stellen in unmittelbarer Wegnähe bevorzugte Markierungspunkte waren. Solchen Punkten waren flurnamenähnliche Forstortnamen zugeordnet, die wahrscheinlich auch auf das Umfeld übertragen wurden. Durch die Zusammenfassung größerer Gruppen schwarzer Heidezeichen entstanden die "Orte", d. h. die Forstreviere des 16. Jahrhunderts. Durch ihre örtliche Konstanz konnten schwarze Zeichen auch rechtliche Funktionen erfüllen. "Nur durch schwarze Zeichen wurden in alten Verträgen Abgrenzungen (Eigentums-, Hoheits- und Weiderechte) festgelegt" (Pusch, S. 190). Das hatte natürlich Konsequenzen bei eigenmächtigen Veränderungen zur Folge, denn "das betrügerische Umschlagen der Bäume oder Aushauen der Marken wurde mit hohen Geld- und Leibesstrafen geahndet" (Pusch, S. 191).

Die an die schwarzen Zeichen gebundenen Forstortnamen des 16. Jahrhunderts bieten interessante Bezüge zur Landschaft, zur Jagd, aber auch zu mittelalterlichen Orten religiöser Andacht, wobei eine Reihe derselben nicht oder nur bedingt deutbar ist. Für etwa 75 % der alten Forstortnamen waren folgende Bezüge maßgebend:

- ca. 18 % nach Berg, Gebirge, Hübel, Hügel, Kopf, Stein
- ca. 13 % nach Wasser, Pfütze, Fluß, Bruch, Pfuhl, See
- ca. 12 % nach Stellbaum (jagdliche Einrichtung)
- ca. 11 % nach Born, Brunnen
- ca. 6 % nach Brücken
- ca. 6 % nach Bäumen oder Waldstücken
- ca. 3,5 % nach Wiesen
- ca. 3,5 % nach Bild, Kreuz, Kruzifix (Andachtsorte, Sühne-
kreuze)
- ca. 2,5 % nach Vogelherd, Balz, Stallung, Lecke (jagdlicher
Bezug)

Einige der Forstortnamen waren an komplexe Bezüge gekoppelt. Interessanterweise gehörte auch das steinerne Sühnekreuz an der Otto-Buchwitz-Straße* (Straßenbahnhaltestelle Pillnitz-Moritzburger Weg) zu den alten Fixpunkten des Heidegebietes.

Die roten Heidezeichen dienten zur Kennzeichnung der Wegverläufe im Waldgebiet. Humelius verzichtete in seinem Heideriss sogar auf ihre linienmäßige Darstellung und kennzeichnete die Wege nur durch rote Zeicheneintragungen auf und längs seiner Meßlinien. Im 16. Jahrhundert sind ohne Sternflügelzahlen 115 verschiedene rote Heidezeichen verzeichnet, denen nicht zwangsläufig Wegenamen zugeordnet waren. Es gab also eine große Anzahl von Wegen, die überhaupt keinen Namen trugen. Andere hatten nur volkstümliche Namen, die ihnen das schreibunkundige Volk aus der Deutung der roten Zeichensymbole gab. So wurde  des Kolmischen Weges zum Kannenhenkel,  des Tarischen Weges zum Kuhschwanz, aber auch  zur Brille,  zum Zirkel, zum  Hämmerchen,  zum Mundstück,  zum Hütchen usw. Nur wenige Wege hatten Namen nach ihrer Zielrichtung wie die Oberreichenbergische Straße , Renische Straße , Langebrücker Straße  usw. Es wäre daher verfehlt, die Zeichensymbole mit spezifischen Eigennamen in Beziehung zu bringen. Da gleiche Zeichenformen mit unterschiedlichen Namen für schwarze und rote

* heute: Königsbrücker Straße

Waldzeichen auftraten, wird deutlich, daß im kursächsischen Raum aus einem gemeinsamen Zeichenvorrat geschöpft wurde.

Die roten Zeichen der Dresdner Heide treten im 16. Jh. als fortentwickeltes System mit einem bereits fragmentierten Zeichenalphabet der Hauptwege, mit Zahlen auch für alten Wege (Ur-Nordtrasse/Alt Elbweg = 7) im westlichen und nördlichen Heidegebiet sowie vorherrschend mit freien roten Zeichenformen in Erscheinung. Dagegen dominieren in den benachbarten Waldgebieten Friedewald, Laußnitzer Heide, Tharandter Wald und dem Wald um Königstein fast ausschließlich nahezu vollständige Alphabete und Spiegelalphabete (DIBA...), die für eine spätere systematische Einführung sprechen, welche gewachsene rote Zeichensysteme überdecken konnte. Ähnlich zeigen sich auch abgelegene Waldgebiete. Es scheint, als habe die Dresdner Heide den größten und differenziertesten Fundus an roten Wegezeichen besessen, wozu die Nähe Dresdens beigetragen haben mag. Hier dürften deshalb rote Urzeichen der vordresdner Zeit erkennbar sein, mit denen alte Ferntrassen innerhalb ausgedehnter Waldgebiete markiert wurden, vielleicht eine Aktivität des deutschen Feudalstaates im 10. Jh. zur Erschließung des Landes.

Die schwarzen Zeichen entstanden wohl erst mit der zunehmenden Nutzung der Wälder als Jagdgebiete. Sie erlaubten durch ihre Unverwechselbarkeit und örtliche Konstanz die Organisation ausgedehnter Jagdzüge unter Einbeziehung von Bauern umliegender Dörfer als Treiber. Die bevorzugte Lage der schwarzen Zeichen an Wegen und Wegkreuzungen sowie ihr teilweise recht junger Namensbezug unterstreicht ihre relativ späte Einführung, der große Anteil jagdbezogener Namen dagegen ihre vorzugsweise jagdliche Zuordnung. Kurfürst August orientierte seine Pirschsteige (s. Kap. 5.4.2.) ausschließlich nach schwarzen Zeichen. Ihre Entwicklung bis zum 16. Jh. ist schwer einschätzbar, doch ist aus bestimmten Kriterien eine Entwicklung abzuleiten.

Mit der Einführung des Forstwirtschaftssystems Heinrich Cottas um 1832 in der Dresdner Heide wurden die schwarzen Waldzeichen

aufgelassen, da die rechteckigen Forstabteilungen ihren Orientierungswert überflüssig machten. Damit gerieten auch die meisten ihrer alten Forstnamen in Vergessenheit.

Dagegen wurde die rote Zeichengebung noch bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts fortgesetzt, aber die Erhaltungstradition nicht beendet. Man ging lediglich vom Einschneiden zum einfacheren Aufmalen über. Erst während des zweiten Weltkrieges scheint die Erneuerung nicht mehr umfassend durchgeführt worden zu sein. Mehrfach versuchten Heidefreunde, die alte Tradition aufrecht zu erhalten. Doch wurden vor etwa zehn Jahren* die roten Zeichen leider fast vollständig gelöscht, so daß die historischen Wegverläufe des Heidegebietes unkenntlich wurden.

Aus der Zeit der letzten Schneideperiode um die Jahrhundertwende blieben noch einige geschnittene Heidezeichen erhalten. In den Stämmen alter Kiefern, vom Rindenwulst umgeben, erkennen wir noch  (verkehrte Gabel,  (Halbmond) und  (Kreuz 6). Beim letzten Zeichen wurde der zugehörige Weg (Schneise 13 nahe Flügel G) schon seit Jahrzehnten überpflanzt. Eine Kiefer mit dem geschnittenen Zeichen  (Zirkel) wurde um 1985 gefällt.

4.2. Die Struktur der Heidezeichen

Die Heidezeichen waren so angelegt, daß sie sowohl auffällig waren und ihre Lesbarkeit auf lange Zeit gewahrt blieb. Das geschah zum einen durch Anbringung in Augenhöhe, zum andern durch eine Zeichengröße von etwa 13 cm, die das deutliche Schneiden aller Zeichenstrukturen gestattete. Die Kiefern wurden örtlich meist kreisrund entrindet, das Zeichen direkt in den Stamm geschnitten und rot bzw. schwarz ausgemalt. Die Anbringung der Zeichen war nur einem bestimmten Personenkreis vorbehalten.

Strukturmäßig unterschieden sich schwarze und rote Zeichen nicht, obwohl die schwarze Form wesentlich häufiger auftrat. Pusch verglich sie mit Alchimisten-, Sternbilder- und Stein-

*bezogen auf 1987

metzzeichen sowie mit Runen. Aber auch Zahlen und Buchstaben, diese teilweise verfremdet, gehörten zum Zeichenspektrum. Da die schwarzen Zeichen schon seit über 150 Jahren verschwanden, soll nur eine Auswahl derselben mit ihren Forstortnamen des 16. Jahrhunderts folgen (nach Pusch).

4.3. Schwarze Heidezeichen, Übersicht 16. Jahrhundert (Auswahl)

ž	Schillerborn	ſ	An Mathes Schmiedes Vogelherd
∇	Am Steinberge	⊠	Am Mertzenbrunnen
D	Dachsberg	⌘	Stockicht
⌒	Steinerne Brück	ℓ	Am lichten Kiefericht
⓪,⓪	Am Kolmischen Bruch	ℋ	An Hostigsstellbaum
⌘	An der Tetschbrücken	✱	Breite Furth
⌘	An der Behrlinde	⌘	Todepfaffen
⊕	Quarckborn	⌒	Am Unterbild
⌘	An Zweyflössen	⌘	Am Ruschenbäumlein
ℓ	Bremischbruch	+	Tröbischkreuz
ℓ	An der Donneritz	ℓ	Am Brodtberg
ℓ	Die Hainwiesen	ℓ,ℓ	Am Silberwasser
ℓ	Triele	⌘,⌘	Am Burgstadel
⌘	Entenpfitz	⌘	Tummelsberg
ℓ	An der Thalbuche	⌘,+	Das große Kreutz
⓪,⓪	Im Mordgrund	⌘	Am fordern Dornicht
⓪	Am Grünenberge	⌘	An der Jeßnitz
ℓ	Am Feilckenberge	⓪	An der hohen Stallung
ℓ	Horningsstellbaum	⓪	Am Olter

4.4. Rote Heidezeichen, Übersicht 16. bis 19. Jahrhundert

Die im folgenden dargestellte Übersicht nach Pusch wurde nach Strukturbesonderheiten geringfügig umgestellt.

In Klammern stehende Zeichen waren Ende des 19. Jahrhunderts nicht mehr in Gebrauch bzw. gehörten dem Bereich des Hellers oder der Jungen Heide an. Volkstümliche Namen stehen in Anführungsstrichen.

4.4.1. Rote Heidezeichen der historischen Hauptwege (16. Jahrhundert)

(F)	Oberreichenbergische Straße		Junge Heide
(K)	Klotzscher Straße	)	
		)	
(L)	Langebrücker Straße	)	
		)	Heller
(AA)	Sattel-(Stall-)Weg	)	
		)	
(N)	Kirchsteig	)	
⊙	Obervogelsteig		
	"Ringelweg", "Auge"		
P	Kolmischer Weg		
	"Kannenhenkel"		
Q	Tarischer Weg, Dörnichtweg		
	„Kuhschwanz"		
(R)	Renische Straße	)	
		)	Heller
(T)	Elbweg	)	
W	Weißackersteig		
	"Dreiaugenweg", "Weißiger Weg"		

- (✕) Stolpische Straße (heute Bautzner Straße)
- (✧) Radebergische Straße
- (Z) Rennsteig, langer Weg

4.4.2. Sonstige rote Buchstabenzeichen (16. Jahrhundert)

- | | |
|--------------------------------|-------------------------------------|
| (M) namenlos | (V) namenlos |
| (E) namenlos | (W) Niederreichenbergische Straße |
| (D) namenlos | (X) Boxdorfer Weg |
| Æ „Doppel-E“ | (Y) namenlos |
| HG „d. Krumme Weg“
„HG-Weg“ | Z |
| (H) namenlos | z Schwestersteig |
| (J) Sankt Mertensweg | M „Gänsefuß“
„Weißiger Gänsefuß“ |
| (M) Radeberger Steig | Λ „verkehrte Gabel“ |
| (N) namenlos | (⊕) namenlos |
| (⊖) namenlos | ⊗ „Kreuzstern“
„Tischgestell“ |
| Ⓟ „Wiesenweg“
„PG-Weg“ | (X) namenlos |
| Q „krumme Neune“ | (⊕) Alter Stallweg |
| +R „Kreuz-R“ | (A) namenlos |

()	namenlos	()	"Mühlsteig"
	"Hämmerchen"	()	Alter Rennsteig
		()	"Mühlweg"

4.4.3. Rote Zahlenzeichen (16. Jahrhundert)

1)		()	Wainsdorfer Straße
2)	Flügel 1 bis 8		
3)	sowie alte Wege	(4)	Piescherho(h)lerweg
4)	(bis 9) des		
5)	Hellers und des	()	namenlos
6)	nördlichen		
7)	Heidebereiches	(I)	)
8)		(II)	)
(9))		(III)	) Verbindungswege
		(III)	)
		(V)	)
		($\frac{1}{2}$)	

4.4.4. Rote Zeichen der Pirschwege Kurfürst Augusts (1572)

()	Rosensteig
()	Schnellsteig
[)	Wirbelsteig
()	Kratzsteig
()	Bibersteig
()	Untervogelsteig

4.4.5. Rote Symbolzeichen (16. Jahrhundert)

	("Hakschar"	()	"Ochsenkopf"
	(Bischofshut		
	("Bischofsmütze"	()	Obersachsenweg

	„Hüt (t) chen“		Untersachsenweg
	„Topfweg“		Sahlfelder Weg
	„alte Hetsche“		„Bromischer Weg“
	Bischofsweg		"Fuchsbrückenweg"
	alte Radebergische Straße		"Traubelweg"
	namenlos		„Fensterchen“
	"Gänsefuß"		„Schere“, „S-Weg“
	namenlos		Oberlausner Holzweg „Hakenweg“
	"Zirkel"		Seustallungsweg
	Niederschönborner Weg		Todt (en) weg
	Oberschönborner Weg		Reichenberger Steig
	Henkerweg „Reichsapfel“		„Brille“
	Rumpelweg		Mundstück
	Alter Radebergi- scher Steig		„Gelte“
	Gleinischer Weg		„Gabel“
	Huscheweg		namenlos
	Türmchen		Stallweg
	namenlos		namenlos
	namenlos		namenlos

() namenlos

() namenlos

() namenlos

() namenlos

() namenlos

() namenlos

() namenlos

() namenlos

() namenlos

() namenlos

() namenlos

() namenlos

() namenlos

() Radeberger Steig

4.4.6. Rote Heidezeichen des 18. Jahrhunderts

5 Kreuz 5

S Saugartenweg

6 Kreuz 6

() Augustusweg

7 Kreuz 7

N^F Nachtflügel

8 Weg 8

PM bzw. MP Pillnitz-Moritzburger Weg*

* Nach Pusch, S. 209: Von Moritzburg bis zum Verlorenen Wasser, MP danach bis zur Mordgrundbrücke PM

4.4.7. Rote Heidezeichen des 19. Jahrhunderts

BW Blütenweg

MW Mittelweg

(HB) Holzbrückenweg

MW Mühlweg

HB Dreibörnerweg

(NB) Neuer Brückenweg

JF Jagdflügel

N^F Neuer Flügel

L Loschwitz Weg

OST Ochsensteig

M Steingründchenweg

SB Sandbrückenweg

MF Mehlflüßchenweg

SB Schwarzbrückenweg

M alter Mühlweg

SW Semmel- oder

			Saugartenweg
	Vogelzipfelweg		Unterringel
	Halbmondweg		Oberringel
	Hirschstängel		das Harte T
	Kreuzringel		

4.4.8. Von Pusch nicht erfaßte rote Heidezeichen

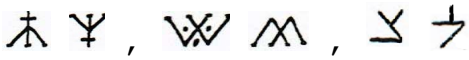
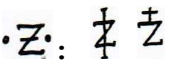
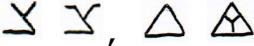
	Schwerterweg		die alte Zehn
	Anker		das Jagdhorn
	Der verkehrte Anker		die Gabel
NW	der neue oder Farbengrubenweg		Flügelweg
KSt	Kellersteig	NW	Steinweg

4.4.9. Zeichen für Flügel und Schneisen des Cottaschen Forstwirtschaftssystems 1832

A bis C, E bis H	Flügel (in der Jungen Heide bis M)
1 bis 20	Schneisen (in der Jungen Heide bis 29)

4.5. Einige Bemerkungen zu Markiereigenarten

Überblickt man die aufgelisteten roten Heidezeichen des 16. Jahrhunderts, so stellt man Zeichengruppen gleicher Funktion nur für die Hauptwege und die jagdlichen Wege fest, zu denen auch die Sternflügel zählten. Auffällig sind aber Strukturverwandtschaften:

- durch Zeichendrehung 
- durch analogen strukturellen Aufbau 
- durch Ableitung von einem übergeordneten Zeichen 
- durch Verfremdung unter Hinzufügung struktureller Details 

Gerade letztere Methode wird in den folgenden Kapiteln noch evident. Solche Verwandtschaften waren nicht zufällig, sondern in bestimmter Absicht begründet. Schon frühzeitig muß eine zentrale Instanz das Markierungsgeschehen in den sächsischen Waldgebieten geregelt haben. Unter dieser Annahme erhält man einen gewissen Zugang zur Zeichensprache der Wälder.

Abschließend sei noch dargestellt, daß verschiedene buchstaben-ähnliche Zeichen des Kapitels 4.4.2. nach der für Humelius nachweisbaren Schreibweise tatsächlich Buchstaben darstellten:

Humelius	rote Zeichen der Dresdner Heide	Buchstaben
 	  	P Y D R Z
  	  	H I T H P T
	 	S S Z
  		X X

5. Die historischen Wege der Dresdner Heide

Das Wegenetz der Dresdner Heide trägt ausgeprägte historische Züge. In Hanglagen und im Einschnittsbereich der Prießnitz finden wir noch tiefe Fahrrinnen und Hohlwege. Die heutigen Wegführungen sind oft nur wenige Meter versetzt neben ihnen. Auch im ebenen Heidebereich markieren sich aufgelassene alte Wege auch unter Überpflanzung gelegentlich als flache Rinnen, manchmal auch als flache Wegdämme.

Die frühen Wege nutzten die trockene Höhe, schmiegt sich Dünenzügen an und umgingen feuchte Niederungen, Sie verliefen in natürlichen Trockenrinnen oder unmittelbar an den Rändern wasserführender Einschnitte aufwärts, optimale Aufstiegsbedingungen nutzend.

Heute finden wir die historischen Wege als moderne Verkehrs- bzw. befestigte Waldstraßen, als unbefestigte Waldwege und als kaum erkennbare Waldpfade vor. Ihr ehemals homogener Charakter ist aufgelöst. Unterschiedlich ausgebaute Wegabschnitte, streckenweise Auflassungen oder seitliche Verlegungen auf neuere Flügel und Schneisen sind kennzeichnend.

5.1. Das fragmentarische Hauptwegenetz

Die Hauptwege des Heidegebietes als Anschlußverbindungen Dresdens an das abseits verlaufende Fernstraßennetz waren durch ihre homogene Zeichengruppe mit Punkten verzierter lateinischer Buchstaben aus dem übrigen Wegenetz hervorgehoben. Die Punkte mögen ein spätes Attribut gewesen sein, da es in anderen Waldgebieten nicht oder nur sporadisch zur Anwendung kam. Auffällig ist aber die merkwürdige Unvollständigkeit des Zeichenalphabets der Hauptwege in den Karten des 16. Jahrhunderts:

Vorh. Zeichen:	F	K L M N O P Q R	T	W X Y Z
Fehl. Zeichen:	A B C D E	G H I	S	V

Pusch sah in den fehlenden Zeichen verschollene Hauptwege, die er – gestützt durch die Auffindung eines im romanischen Stil

geschnittenen Zeichens  unter Rinde im Balken eines Radeberger Abrißhauses – im wesentlichen in östlichen Heidearealen vermutete, die später durch Rodung von der Heide abgetrennt wurden. Der Charakter der Hauptwege als Anschlußverbindungen Dresdens läßt aber eine Datierung in die Vorrodungszeit nicht zu. Immerhin zeigt das aufgefundene Zeichen, daß auch die Anfangsbuchstaben zur Hauptwegmarkierung Anwendung fanden (Zeichen im Radeberger Museum).

Wir müssen uns vergegenwärtigen, daß die Auffassung einer solchen unbefestigten Waldstraße relativ einfach durch die Löschung, Verfremdung oder Ummarkierung der Zeichen möglich war, so daß ihr ursprünglicher Verlauf als Hauptweg nicht oder nur bedingt erkennbar blieb. Es spricht für die Konsequenz solcher Änderungen, daß das fragmentarische Hauptwegenetz keine Restwegabschnitte aufwies, sondern ein intaktes Verkehrsnetz darstellte.

Die Suche nach verschollenen Hauptwegen führt zu dem bereits genannten Untervogelsteig, dem frühen Brückenanschluß zur Nordtrasse. Obwohl ihm im 16. Jahrhundert das jagdliche Zeichen  zugeordnet war, muß wegen der Anschlußfunktion auf einen frühen Hauptweg geschlossen werden, der aber seinen Rang an die jüngere, geradlinigere Langebrücker Straße abtrat. Das wird auch aus der Kurfürst August zugeschriebenen Hauptwegekarte deutlich, die den Untervogelsteig noch hauptwegartig darstellt. Vielleicht hatte ihn der Kurfürst selbst erst zum Pirschweg umfunktioniert.

Sein jenseits des Prießnitzgrabens verlaufender Wegpartner, der Obervogelsteig , vermittelt durch seinen merkwürdigen Verlauf den Eindruck einer gezielten Verlegung. Die am Grabenrand verlaufende natürliche nordwärtige Führung bricht im Rennsteigbereich unvermittelt ab, wobei der querverlaufende "Alte Rennsteig" (s. Kap. 5.2.) offensichtlich die Markierung des Obervogelsteigs übernahm und diesen in rückwärtiger Richtung am Klotzscher Schänkhübel in die Langebrücker Straße einmünden ließ.

Die vermutete nordwärtige Fortsetzung des Ur-Obervogelsteigs verlief nach der im Mündungsbereich des Schwarzen Bildwassers erfolgten Durchquerung des Prießnitzgrabens zum südlichen Arm der Nordtrasse (s. S. 8 u. 34). Dieser führte nach Kreuzung des Nordarms am "Langebrücker Gericht" zu der von Pirna nach Königsbrück verlaufenden Straße an den Nordausgang Langebrücks.

Die Durchquerung des steilwandigen Geländeeinschnittes oberhalb des Wasserfalls läßt auf eingeschränkte Nutzbarkeit schließen, so daß über die freigewordene "Alte" Rennsteigtrasse auf deren unproblematischen Prießnitzübergang (Todbrücke) ausgewichen wurde. Möglicherweise übernahm der inzwischen entstandene Kolmische Weg die ursprüngliche Funktion des Obervogelsteigs.

Zur Königsbrücker Zielrichtung ist zu ergänzen, daß diese im Mittelalter für Dresden noch nicht mit der heutigen Straßenführung über Weixdorf/Lausa übereinstimmte. Vielmehr bezog die Langebrücker Straße als ursprünglicher Brückenanschluß an die Nordtrasse diese in der Folgezeit ab Klotzscher Schänkhübel bis nach Langebrück in ihren Verlauf ein, wie die einheitliche Markierung und Namensgebung im 16. Jahrhundert noch zeigt. Vielleicht trug die südliche Zielrichtung dieser Straße, die lange Elbbrücke, zur Namensgebung des Dorfes bei. In der Wegführung über Langebrück wurde die Hohe Straße in Königsbrück erreicht, die *via regia Lusatiae*, eine bedeutende Ostwestfernstraße des Mittelalters. Auch Scheiblich vermerkt (S. 18), daß die Langebrücker Straße bis in das 15. Jahrhundert nur dem Verkehr in die Lausitz diene.

Ein weiteres Suchfeld für verschollene Hauptwege bildet der Bereich südlich der Radebergischen Straße, wo die Anlegung brückenorientierter Straßen wegen querverlaufender wasserführender Geländeeinschnitte erheblich erschwert war. So wird verständlich, daß die Stolpische Straße als Direktanschluß an den über Bühlau in Richtung Stolpen führenden Rennsteig als letzter der Hauptwege entstand (1456 "Stolpischer Weg").

Es gab aber Übergangslösungen, deren erste sicherlich das Doppel-E  zwischen Südtrasse unterhalb des Verlorenen Was-

sers (Humeliusriß) und Bühlau war. Verfolgt man diesen Weg von seinem heutigen Ausgang am Parkplatz oberhalb des Fischhauses heidewärts, so bemerkt man vor der Kreuzung mit dem Schwestersteig eine erzwungene Linksschwenkung zum benachbarten Rennsteig und HG-Weg, die die ursprüngliche Wegführung als alte Doppelspur unberührt ließ. Bis zu den Bühlauer Waldgärten noch verfolgbar, könnte die dortige feuchte Quellmulde des Mordgrundwassers die Umgehung über den Rennsteig veranlaßt haben. Zwingender erscheint aber die Anschlußfunktion an den HG-Weg, die aus der geänderten Zielrichtung des zeitweilig von dem unbenannten Weg ↗ überdeckten E-Weges resultierte (s. Kap. 5.3. zum Bischofsweg). Die Kürzung der Trasse in Verbindung mit der Nutzung effektiverer Rennsteiganschlüsse mußte zur Aufhebung des vermuteten Hauptweges führen und sein E zum Doppel-E verfremden.

Die Wegführungen des Fensterchens  und des Weißiger Gänsefußes lassen weitere Vorläufer der Stolpischen Straße vermuten. Sie gingen auf gemeinsamer Trasse vom jüngeren Elbübergang an der Mündung des vereinigten Guteborn-/Eisenbornbaches aus (Brockhausstraße) und waren linkselbisch zugänglich. Nach Durchquerung des heutigen Pionierpalastgeländes* aufgespalten, stellte das Fensterchen in einer Bogenführung vom Gutebornbach über den älteren Stechgrundübergang (bei der HG-Weg-Brücke) die Verbindung nach Bühlau her. Der Weißiger Gänsefuß gewann in einer flachen Trockenrinne die Höhe (alte Fahrspuren!) und verkürzte den Weg zum Stechgrundübergang. Doch ist bei ihm primär eine Anschlußfunktion an den Weißiger Weg zu vermuten, die aber im 16. Jh. durch seine Verschlingung mit dem HG-Weg aufgehoben war. Seine spätere Verlängerung bis zu dem in den Weißiger Weg mündenden Reichsapfel  wirkt wie die Teilwiederherstellung der traditionellen Trasse, wie auch seine Namensverwandtschaft und das vom Weißiger Weg  abgeleitete Zeichen  auf alte Beziehungen verweist. Für die Folgezeit ist die Brückenorien-

* heute: Schloss Albrechtsberg

tierung des Rennsteiganschlusses durch einen von Alten-Dresden ausgehenden Uferweg anzunehmen, der als elbnahe Urführung der Stolpischen Straße um 1560 nicht mehr bestand, aber nach 1726 über die Holzhofgasse (Richteratlas Bl. 19/20) bis zum 1786 vollendeten Ausbau der Bautzner Straße nochmals zur Anwendung kam.

Elbaufwärts ermöglichte der Loschwitzgrund den Einstieg in die Heide. Der Diebssteig nutzte den Steilaufstieg der Plattleite, der HG-Weg wohl ursprünglich den Reißweg, zog im 16. Jh. aber vom Stechgrundübergang hinüber zum Diebssteig. Beide Wege nutzten wohl die weniger steile Schillerstraße als Fahrweg, die durch einen – in der Hauptwegekarte Kf. Augusts angedeuteten – seitlichen Aufstieg mit ihnen verbunden war. Die vermutlich der Schillerstraße ursprünglich als Übergang in die Heide dienende Mordgrundbrücke (1420 "brücken im mortgrunde"; sie lag nur in halber Höhe des steilen Einschnittes talabwärts der heutigen wahrscheinlich auf der Linie dieser Straße gegenüber dem Steilaufstieg des Loschwitzer Weges) bedeutete für die spätere Stolpische Straße durch ihre Eintiefung und rückwärtige Lage ein erhebliches Verkehrserschernis. Als letzte der zu nennenden Loschwitzgrundstraßen führte der unbenannte Weg  über die Neugersdorfer Straße in die Heide. Er gehörte wohl wie der Diebssteig zum Rennsteigsystem.

Wenden wir unser Augenmerk dem HG-Weg zu, dessen Anzahl an Zuführungswegen in nordwärtiger Richtung auffällig ist. Sein Zeichen  kann nach der Humeliusschreibweise (s. Kap. 4.5.) als Buchstabe H und damit als verfremdetes Hauptwegzeichen gedeutet werden. Eine solche Zeichenform war üblich und bot sich zur Verfremdung an. Doch kann eine bewußte Kombination des H mit dem G als Verfremdungsindiz für ein aufgelassenes frühes nichtbrückenorientiertes Doppelwegsystem nicht ausgeschlossen werden. Zum andern ist die Einmündung des HG-Weges in die Radebergische Straße problematisch, da erst der relativ späte Hauptweg Y auf dieser Linie verlief. In der Tat wird die Trasse des HG-Weges auf dem Sahlfelder Weg  (heute S-Weg/Relaisweg)

und darüber hinaus weitergeführt, um zwischen Langebrück und Liegau oder in letzterem Ort selbst an die Nordtrasse anzuschließen. Doch war diese Wegfortsetzung bereits im 16. Jh. Bestandteil des Tarischen Weges Q, der hier nach gerichteter Führung einen erheblichen Richtungswechsel vollziehen muß. Hier hat sicherlich eine Wegintegration zugunsten des Tarischen Weges stattgefunden.

Aus der gleichen Sachlage, nämlich aus dem eigentümlichen Verlauf des Kolmischen Weges P, lassen sich Schlußfolgerungen über den zweiten Weg des HG-Systems ziehen. Nach gleichfalls gerichteter Führung in geringer Spreizung zum Tarischen Weg Q knickte er oberhalb des Einschnittes des Steingründchenwassers rechtwinklig in einen vom Prießnitzübergang am Hengstberg (Heidemühle) nach Langebrück führenden Weg ein und okkupierte ihn bis Langebrück. Der südliche Abschnitt erhielt das Zeichen 𐀀 (Gänsefuß), das mit dem verwandten Seichen 𐀁 eines benachbarten Weges sicherlich paarweise zur Einführung gelangte. Verlängert man die südliche Zielrichtung des Gänsefußes über die Prießnitz hinaus, so verläuft sie auf der Linie des im Meilenblatt um 1800 eingezeichneten und später zur Waldstraße ausgebauten HB-Weges zum HG-Weg. Heute bilden beide Wege eine zusammenhängende Waldstraße, die alle Spuren eines möglichen mittelalterlichen Weges verwischt hat, so daß die Rekonstruktion unsicher ist (s. Karte 7). Es ist hier einzuflechten, daß die frühen Karten nur markierte Wege darstellen. Aus der Markierung gestrichene Wege galten als aufgelassen und wurden nicht erfaßt. Vielleicht gab es deshalb auch eine Wegverbindung nördlich der Prießnitz zum benachbarten Übergang des HG-Weges, wie es Öderkarte und Meilenblatt anzudeuten scheinen.

Die Entflechtung des Doppel-Hauptweges in südwärtiger Richtung geschah höchstwahrscheinlich durch den abzweigenden, zum gemeinsamen Elbübergang mit dem Weißiger Gänsefuß und dem Fensterchen führenden HH-Weg (𐀂), der heute bis auf Spuren verschwunden ist, dessen Zeichen aber noch deutlicher auf das H hinweist als das kombinierte HG.

Aus dem Dargestellten wird eine Dynamik der Hauptwegeentwicklung sichtbar, die Wege auflassen und neue, teilweise auf Basis alter hinzukommen ließ, was die gleichzeitige Vollständigkeit des Hauptwegealphabets ausschließt. Da die vorhandenen Alphabetlücken gegen eine Wiederverwendung gelöschter Buchstaben sprechen, ergibt sich aus der fortlaufenden alphabetischen Kennzeichnung neu hinzukommender Hauptwege eine zeitliche Staffelung und damit ein Schlüssel zur Analyse des Hauptwegenetzes, wie er bisher noch nie angewendet wurde. Auf dieser Basis ist die Entwicklung des Hauptwegenetzes in drei Phasen thesenhaft ableitbar:

1. Phase

Das frühe Hauptwegenetz dient ausschließlich dem Anschluß an das rechtselbische Fernstraßennetz. Es bildete sich ohne gezielten Ausbau durch Geländeanpassung, ist aber durch die Nutzung mehrerer Elbübergänge noch merkwürdig dezentriert und der Brückenfunktion entgegenstehend. Es besteht aus maximal neun Straßen (A bis I), von denen nur die mit F bezeichnete im 16. Jh. noch unverändert brückenorientierter Hauptweg ist (Karte 1).

Eine Erklärung für diese anfängliche Diffusion der Anschlußwege, die trotzdem ein Ziel im Dresdner Raum anvisieren, ist schwierig, besagt diese doch, daß entweder während des Frühstadiums der Stadt die Brückenfunktion noch nicht zur Geltung kam bzw. gebracht wurde oder daß die frühen Anschlußwege schon in der vordresdner Zeit entstanden, was aber die Anwesenheit einer Siedlung von entsprechender Bedeutung bedingt. In diesem Zusammenhang steht eine Hypothese, die den befestigten Königshof Nisan im Bereich der Frauenkirche etwa seit 950/960 vermutet (Spehr, in: Ausgrabungen und Funde 1987, Heft 1), (s. auch Anmerkung auf S. 51).

2. Phase

Das Hauptwegenetz wird bald nach Fertigstellung der Brücke, sicherlich noch der Vorläufer-Holzbrücke (Karte 1) absolut auf den neuen Elbübergang zentriert. Wahrscheinlich ist diese Maßnahme mit dem Regierungsantritt Heinrichs (des Erlauchten) 1221 in Verbindung zu bringen, womit eine Zeit des Florierens der Stadt Dresden eingeleitet wurde, die aber nach dessen Tod 1288 in den einsetzenden Wirren ihr Ende fand.

In der zweiten Phase werden Hauptwege mit Orientierung auf Elbübergänge außerhalb der Elbbrücke gestrichen, weitläufige "natürliche" Wegführungen durch Neuanlegungen mit straffer Wegführung ersetzt und nördliche Heiderandorte an das Hauptwegenetz angeschlossen. Die entstehenden acht neuen Hauptwege (K bis R) bleiben unverändert bis über das 16. Jh. hinaus bestehen.

Die Langebrücker Straße L bis zu ihrem Anschluß an die Nordtrasse entsteht als geradlinige Anlage und wird in der Folgezeit zur bedeutendsten Straße der zweiten Phase. Klotzscher Straße K und Kirchsteig H orientieren sich nur auf das Dorf Klotzsche. Die Renische Straße R stellt, wahrscheinlich über Rähnitz (heute zu Hellerau gehörend) hinausführend, den Anschluß an das nördlichere Volkersdorf her. Der heute auf dem Heller verschwundene Sattelweg M schließt über Wilschdorf hinausführend (Öder/Zimmermann) Eisenberg (heute Moritzburg) an das Hauptwegenetz an.

Eine interessante Aussage bietet das sich auf den Prießnitzübergang der Südtrasse (Drey Stegen) stützende Wegtrio O, P, Q (Obervogelsteig, Kolmischer und Tarischer Weg). Während der frühe Hauptweg Obervogelsteig vermutlich schon während der ersten Phase wieder aufgehoben wurde, aber nach Trassenanschluß an den "Alten Rennsteig" in der zweiten Phase zum neuen Hauptweg O erhoben wird, entstehen durch die Anlegung des Kolmischen und des Tarischen Weges brückenorientierte Anschlüsse an die ebenfalls aufgelassenen, ehemals auf die Elbübergänge Loschwitz und Brockhausstraße orientierten Hauptwege G und H (Karte 2).

3. Phase

Das bisher unabhängige rechtseibische Fernstraßennetz wird in das städtische Hauptwegenetz integriert, das hierdurch seinen Anschlußcharakter verliert. Nun wird Dresden zum Berührungspunkt des Fernhandels. Besonderheit der dritten Phase bildet die Stolpische Straße, die jetzt erst als Fahrstraße in Erscheinung tritt und zum Hauptweg X erhoben wird.

Mit der Integration ist der funktionelle Zerfall der alten Ferntrassen verbunden (Karte 3). Für den Dresdner Verkehr ungeeignete Trassen bleiben unberührt (Alter Radebergischer Steig $\mathfrak{T}$) oder verlieren bald wieder den aufgedrückten Hauptwegcharakter; ihre Hauptwegzeichen werden verfremdet. Dadurch fehlen die Buchstaben S und V bereits schon zur Humeliuszeit im Hauptwegealphabet (Karte 4).

Das Ereignis ist wahrscheinlich der 1455 erfolgten Erlangung des Niederlagerecht zuzuordnen, mit dem Dresden nach langer Bedeutungslosigkeit Anschluß an den Fernhandel erlangt. Noch 1378 hatte Dresden nach Kroker (Scheiblich S. 16) nur 3 Schock Groschen an Geleitseinnahmen, während Leipzig 304, Grimma 101 und Großenhain 85 Schock Groschen hierfür vereinnahmten. Man erkennt unschwer die Notwendigkeit dieser Maßnahme, die Dresden nun anderen Städten gleichstellte.

Für die (außer X) in Frage kommenden sechs Straßen (S bis Z) ist folgendes Integrationsergebnis wahrscheinlich:

- S Im 16. Jh. mit dem vielleicht verfremdeten Hauptwegzeichen $\mathfrak{S}$ markierter Weg, der zwischen Loschwitzgrund und Stechgrund beschrieben wird. Sein wahrscheinlich schon gekürzter Verlauf ist von dem wohl erst im 16. Jh. entstandenen Schwestersteig $\mathfrak{Z}$ nicht zu trennen, was auf eine Überbauung durch letzteren hinweist. Der vermutete aufgehobene Hauptweg S war damit wahrscheinlich eine selbständige Seitentrasse des Rennsteigs, die ihn an den Loschwitzer Elbübergang anschloß.

- T Funktioneller Zerfall der Nordtrasse in den Elbweg T (Pieschen – Klotzscher Schänkhübel) und in den nördlichen Abschnitt der Langebrücker Straße L, die jetzt erst zum durchgängigen Hauptweg bis Langebrück wird. Die Wegstreuung im letztgenannten Abschnitt wird beseitigt, der relativ diffuse südliche Arm (Meilenblatt) in die Wegformation 1, 2, 3 (heute Alte Eins, Zwei, Drei) und Alte Hetsche ✕ aufgelöst, eine Ursache für die auf S. 15 erwähnte Häufung roter Zahlenzeichen im westlichen und nordwestlichen Heidegebiet.
- V Eine Deutung des Zeichens ✎ als verfremdetes Hauptwegzeichen. V läßt den Schluß zu, in der heute verschwundenen Niederreichenbergischen Straße den südwärts führenden Arm einer sich zwischen Reichenberg und Boxdorf gabelnden vordresdner Straße zu sehen (s. S. 8), der in der ersten Phase durch die Oberreichenbergische Straße F an die Elbbrücke angeschlossen wurde. Ober- und Nieder- ist im Sinne von "obere" und "niedere" zu verstehen.
- W Integration des Weißiger Weges, eines Abschnittes der Pirna mit Königsbrück verbindenden Trasse als Hauptweg W in das Hauptwegenetz der Dresdner Heide.
- Y Ausbau der Südtrasse zum Hauptweg Y. Die vermutlich in erhebliche Streuung zerfallene Urtrasse wird unter Begradigung und vielleicht auch streckenweiser Neutrassierung straffer gefaßt. In Überschneidung befindliche ehemalige Streckenabschnitte werden funktionell und markierungsmäßig vom neuen Hauptweg getrennt. Das im stadtnahen Bereich erhalten gebliebene Bischofswegzeichen ✎ des 16. Jh. ist vielleicht das Urzeichen der Südtrasse (s. auch Kap. 5.3.)
- Z Die Rennsteigtrasse wird nach ihrer Einbeziehung in das Hauptwegenetz der Dresdner Heide wahrscheinlich zufallsbedingt auch auf ihrer Führung am Südrand des Friedewaldes mit Z markiert, denn Wiechel (bei Pusch S. 202 und bei Scheiblich S. 6) kennt das Rennsteig-Z zwischen Coswig und

Weinböhla. Eine solche überregionale Markierung in getrennten Waldgebieten war aber nicht üblich.

5.2. Das Rennsteigsystem

Der Rennsteig als ein erhaltener Streckenabschnitt einer alten rechtselbischen Straße ist nach Scheiblich von der östlichen Umgebung Mühlbergs bis nach Böhmen noch verfolgbare. Indem er bei Belgern von einer nach Osten führenden Salzstraße abzweigte, diente auch er sicherlich dem Salztransport, dessen Ausgangspunkt Halle war.

Im 16. Jh. durchzog der Rennsteig, dessen Namensbedeutung umstritten ist, in dreifacher Aufspaltung die Heide. Als Hauptweg ⁷ und nördlicher Weg führte der Namensträger allgemein über höheres Terrain als seine beiden Beiwege. Diese hatten abgeleitete Zeichen des Hauptweges, so der südliche Diebssteig dessen Namensbezug gleichfalls ungeklärt ist, ein durchgestrichenes Z (⁷) und der mit seinen beiderseitigen Partnerwegen "verschwisterte" Schwestersteig ein Z mit aufgesetztem Kreuz (⁷).

Vor dem Heideeintritt auf der Heidesandterrasse unterhalb der Lößnitzhänge verlaufend, war der Rennsteig sicherlich mit der "salzstras" Öder/Zimmermanns nördlich Alt-Kötzschenbrodas identisch (heute "Am Jacobstein/Winzerstraße"). Daher ergeben sich Fragen zu seinem Aufspaltungspunkt, den die genannten Kartographen abseits der "salzstras"-Führung und unterhalb der Heidesandterrasse beim Rundplatzdorf (Alt-)Radebeul darstellen (heute "Am Kreis", was eigentlich auf den Elbübergang Serkowitz verweist. H. Jacob, Landesmuseum für Vorgeschichte Dresden, sieht einen solchen Umweg durch das hochwassergefährdete Gelände am Seegraben als nicht gegeben an (Jacob, Beilage 3). Eine logische Einbindung der "salzstras"-Route in den Rennsteig der Öder/Zimmermann-Karte bietet dessen noch außerhalb der Heide gelegene Knickstelle beim Kreuzen der heute nicht mehr vorhandenen, nach Wahnsdorf führenden "Wainsdorffer stras" ⁷ (s. Karte 1 bis 4). Wahrscheinlich stellt dieser Knick eine kartographisch nicht gezeichnete Weggabelung dar, eine

Auslassung, wie sie bei Öder und Zimmermann für Wege im ohnehin sporadisch dargestellten Straßennetz außerhalb von Waldgebieten üblich war. So bricht auch die Wainsdorfer Straße nach der erwähnten Rennsteigkreuzung im Kartenbild ab. Die fehlende Aussage zur Rennsteigaufspaltung läßt auch Fragen zur Urfunktion des Diebssteigs als möglicher eigenständiger, vom Elbübergang Serkowitz herkommender Weg offen.

Die Trassen hatten im Heidegebiet zwei Berührungspunkte. Der in der Jungen Heide befindliche (etwa Autobahnauffahrt Wilder Mann) brachte nur eine Annäherung, die aber einen Trassenwechsel ermöglichte. Der zweite Berührungspunkt westlich des Heidezentrums (Saugarten) am sog. R(e)uschenbäumlein war ein schwarz markierter Fixpunkt des Heidegebietes. Von hier aus drifteten die Trassen endgültig auseinander. Der Rennsteig verließ die Heide in südöstlicher Richtung bei Bühlau, seine beiden Beiwege orientierten sich auf den Elbübergang Loschwitz

Der Schwestersteig entstand in seiner gesamten Länge wahrscheinlich erst unter Kurfürst August, denn Humelius verzeichnet ihn noch nicht in seinem Heideriß. Vermutlich wurde sein letzter Trassenabschnitt zwischen Bühlau und Weißer Hirsch auf einer älteren Trasse in begradigter Form angelegt. Der erwähnte ältere Weg § spricht hier für einen Vorläufer des Schwestersteigs. Vermutlich entstanden auch seine schwarzen Zeichen erst mit der Weganlegung, denn sie sind nicht in das Pirschsteigsystem des Kurfürsten eingebunden (Karte 5/6).

Die Rennsteigführung entsprach der eines Höhenweges, der ganzjährig befahrbar blieb. Zwischen Prießnitzübergang und Bühlau entspricht sie der Linie der Wasserscheide. Problematisch blieb allerdings die unausweichliche Durchquerung des tiefen Prießnitzgrabens. Im Gegensatz zum Diebssteig, dessen Übergang durch zwei gegenüberliegende Trockenrinnen festgelegt war, unterlag der Rennsteigübergang Veränderungen. Im 16. Jh. kannte man hier noch nördlich seiner Trasse den "Alten Rennsteig", der von Klotzscher Schänkhübel aus die Prießnitz an der heutigen Todbrücke durchquerte. Zu dieser Zeit wurde aber schon der Ober-

vogelsteig über diesen Prießnitzübergang geführt. Für den jüngeren Rennsteig südlich der Sandschlucht, dessen Hauptaufstieg am Bergsporn zwischen Schlucht und Prießnitzgraben verfallen ist, sowie für den alten Rennsteig nördlich derselben ist ein Netz möglicher Verzweigungen durch Karten- und Geländeanalyse nachweisbar, die ein allmähliches Nach-Süden-Wandern der alten Verkehrsführung und damit eine Straffung derselben vermuten läßt. Auch das schwarze Zeichen "Am Burgstadel" scheint diesem Südwärtstrend durch Verlegung vom älteren zum jüngeren Prießnitzübergang gefolgt zu sein, da die benannte Schutzanlage oder jagdliche Einrichtung von A. Neugebauer, Dresden, in einer zwischen Hängen eingebetteten, wallumfriedeten Fläche am Sandbrückenweg nahe der Todbrücke, also am alten Rennsteigübergang gesehen wird. Vom genannten Weg am Wall rechts in eine aufwärtsführende Trockenrinne einbiegend und sich auch oberhalb derselben noch markierend, dürfte sich ein Glied des "Alten Rennsteigs", zugleich die älteste Trasse des verlegten Obervogelsteigs, abzeichnen.

Nach der Einbindung des Rennsteigsystems in das Hauptwegenetz verlor dieses mit der zunehmenden Verkehrslenkung über Dresden seine Bedeutung. Als erster Weg verfiel der Schwestersteig, dessen Trasse nur südlich der Radeberger Straße im wesentlichen erhalten blieb, in der Jungen Heide aber vom Diebssteig belegt wurde. Heute befinden sich durchgängige Wegführungen des Rennsteigs und Diebssteigs mit unterschiedlichem Erhaltungsstand nur noch östlich der Otto-Buchwitz-Straße* im Hauptkomplex der Dresdner Heide.

5.3. Der Bischofsweg

Im Jahre 1006 schenkte König Heinrich II. dem Stift Meißen das "castellum godobi" (Göda), westlich von Bautzen gelegen. 1218 kam durch Kauf auch die Burg Stolpen mit einigen umliegenden Dörfern an das Bistum. Auseinandersetzungen zwischen dem Bistum

* heute: Königsbrücker Straße

als eigenständige Feudalgewalt und dem markgräflichen Machtanspruch drängten ersteres ausweichend nach Stolpen, wo ein neuer Herrschaftsmittelpunkt entstand. Auch Göda wurde von hier aus mit seiner 38 stiftsmeißnische Dörfer umfassenden "Wendischen Pflege" verwaltet. Stolpen wurde erst 1559, zwanzig Jahre nach Einführung der Reformation im albertinischen Sachsen, säkularisiert.

Die Inhomogenität des Grundbesitzes machte Verbindungsstraßen für die Dauer des Bistums zu einer zwingenden Notwendigkeit. Solche Straßen standen mit der Dresdner Heide in enger Beziehung

5.3.1. Der Gödaer Bischofsweg

Unter dem Bischofsweg wird allgemein nur die von Meißen nach Stolpen führende Verbindungsstraße verstanden. Doch muß aufgrund der geschichtlichen Situation auf eine über 200 Jahre ältere Straße nach Göda geschlossen werden. Meschwitz, der schon zu dieser Ansicht gelangte, sah diese mit dem Stolpener Bischofsweg gekoppelt. Da bis in das 15. Jh. der Dresdner Verkehr in die Lausitz nur über die Langebrücker Straße (Nordtrasse) abgewickelt wurde und dieses in günstigerem Maße für Meißen zutraf, muß die Nordtrasse wohl als der erste Bischofsweg nach dem Lausitzer Göda angesehen werden. Er gelangte durch seine teilweise vordresdner Funktion nicht in das Gedächtnis dieser Stadt.

5.3.2. Der Stolpener Bischofsweg

Obwohl nach diesem populären Heideweg eine städtische Straße in seinem ehemaligen Verlauf benannt ist, bestehen über seine Wegführung durch die Heide unterschiedliche Vorstellungen, die erstmals synthetisiert werden sollen. Die Reformation hatte den Bischofsweg schon vor der ersten Kartierung bedeutungslos gemacht und seine Spuren verunsichert. Aus den uneinheitlichen Bezügen kann aber geschlossen werden, daß er nie einheitlich markiert war und daß er eine interne Verlegung erfahren haben

muß. Auf der Südtrasse ließ der Bischofsweg im Zuge der Fritz-Reuter-Straße und der gleichnamigen Straße Dresden unberührt. Am Prießnitzübergang (Jägerstraße) gesellte sich mit dem Brückenanschluß die frühe Radebergische Straße hinzu. Nach gemeinsamem Verlauf auf der Südtrasse zweigte der Bischofsweg an der "Breiten Furt" ostwärts nach Ullersdorf ab.

Eine Verlegung erfuhr der Bischofsweg offensichtlich nach der Einbeziehung der Südtrasse in das städtische Hauptwegenetz, die mit einer Überbauung durch den Hauptweg Y, der neueren Radebergischen Straße, verbunden war. Die dabei gebildeten Trassenüberschneidungen ließen einen separierten Abschnitt der Südtrasse, die "Alte Radebergische Straße" am Verlorenen Wasser, entstehen und zumindest eine Schleife im Prießnitzbereich, den späteren Mühlweg  mit der genannten "Breiten Furt".

Zeichenmäßig ergibt sich folgender Sachverhalt: Der stadtnahe Bischofsweg führte im 16. Jh. Das Zeichen  - wahrscheinlich das alte Südtrassenzeichen -, denn es setzte sich auch auf der ehemals gemeinsam benutzten "Alten Radebergischen Straße" fort, allerdings in der verfremdeten Form , was wohl die Auflassung des Bischofsweges auf der Südtrasse anzeigte. Ab der "Breiten Furt" wird ein Zeichenwechsel deutlich. Das nun bis Ullersdorf geltende Zeichen  - vielleicht ein verfremdetes  - wiederholt sich auf der Fortsetzung des Bischofsweges im östlich benachbarten Carswald mit der relevanten Form , was auf eine ehemals zusammenhängende Trasse der Vorrodungszeit hinzuweisen scheint. Der Name des hinteren Bischofsweges im Heidebereich - "Bischofshut" oder "Hakschar" (d. i. Pflugschar) - war von der Zeichenform volkstümlich abgeleitet.

Die Verlegung des Bischofsweges fand auf einen parallel verlaufenden Weg statt, der mit seinem um 45° gedrehten Bischofswegzeichen  den Eindruck der Zwangsanlegung unter Verdrängung früherer Wegeseichen (Hämmerchen und Doppel-E)

macht. Er begann an der Stolpischen Straße (Pionierpalast*), führte am Gutebornbach aufwärts und mündete in den HG-Weg. Auf diesem wurde wieder die Südtrasse im hauptwegfreien Bereich (Öder: ✕ Mühlweg) nahe der "Breiten Furt" erreicht. Letztgenannte Verkehrsführung (heute verlegt) ist noch in Oberreits Karte des frühen 19 Jh. hervorgehoben.

Der Ausgangspunkt des unbenannten Weges ➔ wurde nun durch den ostwärts verlängerten stadtnahen Bischofsweg ✕ erreicht. Dort kam es zu einer geländebedingten streifenden Berührung mit der Stolpischen Straße. Verzeichnisse von 1571/72 und 1620 vermerken hier das Ende des Bischofsweges. Doch bezieht sich das nur auf dessen Zeichenführung, die hier tatsächlich endete bzw. wechselte, und nicht auf seinen historischen Verlauf, der zu dieser Zeit nicht mehr interessierte.

Aus dem Vorgenannten wird das Bemühen der Bischöfe um unabhängige Straßenverbindungen deutlich, die wahrscheinlich keinem Geleitzwang unterlagen. Diese hauptwegignorierende Trassenverlegung, vor allem aber das Unberührtlassen des stadtnahen Bereiches der Südtrasse lassen sogar einen Vergleich zwischen Bistum und Wettinern vermuten. Wie läßt sich anders die Aufrechterhaltung der stadtnahen, aber vorbeiführenden Straße erklären, die doch dem Dresdner Interesse entgegenstand? Wahrscheinlich wurde sie nun zum ausschließlichen Bischofsweg mit festgeschriebenem Namen, der auch das alte Zeichen der Südtrasse übernahm.

Noch einige Gedanken zu dem heute noch vorhandenen hinteren Trassenabschnitt des Bischofsweges △. Im Bereich der früheren "Breiten Furt", einer heutigen Holzbrücke, sollte das eindrucksvolle Hohlwegsystem Beachtung finden, das sich zur Prießnitz nordwärts hinabsenkt. In ihm finden wir die Spuren der alten Südtrasse, die hier noch Bischofsweg und frühe Radebergische Straße vereinigte. Das jenseits des Prießnitz-

* heute: Schloss Albrechtsberg

überganges mit Rechtsversatz beginnende und bis zur Brücke über das Schwarzwasser verlaufende Wegstück des Bischofsweges, das dort den Gabelweg  tangiert, macht durch seinen scharfen Rechtsknick nicht so sehr den Eindruck von Ursprünglichkeit sondern wirkt eher wie ein abkürzendes Verbindungsstück an eine aus dem Weißiger Weg abzweigende alte Trasse, heute in diesem Abschnitt Gabel genannt, wahrscheinlich wegen ihrer symmetrischen Gabelung mit dem Weißiger Weg. Es scheint, als habe man mit der Führung des Bischofsweges längs des Schwarzwassers auf den vorhandenen Bachübergang dieser Trasse reflektiert und das Zeichen , das ursprünglich seinen Ausgang am Weißiger Weg hatte, aufgrund der hohen Frequentierung des Anschlußweges auf diesen verlegt.

Leider verläuft der Bischofsweg unweit hinter der Kreuzung mit Zirkel und Flügel B nicht mehr auf alter Trasse, die die Tanzzipfelwiese bei Ullersdorf nördlich umging, sondern durchquert diese heute nach schneisenartigem Verlauf. Hierbei wurde auch postum sein Zeichen umgelegt.

Differenzen ergab hingegen eine Aktivität des 18. Jh., die das Wegstück der alten Südtrasse zwischen HG-Wegkreuzung und Breiter Furt sicherlich aufgrund alter Tradition als Bischofsweg kennzeichnete, obwohl es in der Öderkarte als Mühlweg bezeichnet wird. Diese Namensdifferenz zieht sich bis zu den heutigen Karten.

5.4. Jagdliche Wege des 16. Jahrhunderts

Die Dresdner Heide muß man seit der deutschen Erschließung im zunehmenden Maße als Jagdwald verstehen, dessen Wege zum Teil dem Zugang zu den allerorts befindlichen jagdlichen Einrichtungen wie Jagdstallungen, Treibegärten, Stellbäumen und anderes dienten. Das forstwirtschaftliche Interesse bekam dagegen erst unter den Kurfürsten Moritz und August entscheidenden Auftrieb. Besonders letzterer verstand es, der von ihm ins Leben gerufenen Vermessung kursächsischer Waldgebiete jagdliche wie forstwirtschaftliche Effekte abzugewinnen.

5.4.1. Das Sternflügelsystem

Im Zuge der Vermessungsarbeit entstanden in einer Reihe kur-sächsischer Waldgebiete Sternflügelsysteme mit vorwiegend acht Sternflügeln. Humelius, der sie in seinen Karten aus radialen Rißlinien entwickelte, benutzte sie sicherlich auch im Gelände als Orientierungslinien, die an Richtungsbäumen kenntlich gemacht waren. Der Aufbau der Sternflügelsysteme erfolgte streng nach Kompaß. In der Dresdner Heide war Rißlinie (Flügel) 1 nach O, 3 nach S, 5 nach W und 7 nach N ausgerichtet. Da Humelius wie Öder die damals beträchtliche Kompaßmißweisung außer Betracht ließen, erscheint die Windrose heute um ca. 10° verdreht.

Die Anlegung der Sternflügelsysteme wird den Öders zugeschrieben, da Humelius durch sein frühes Ableben nur die vorbereitenden Arbeiten leisten konnte. Analog anderen Systemen wurde das der Dresdner Heide durch fünf konzentrische, im Achteck verlaufende Ringwege ergänzt, die ihre Knickpunkte in den Flügelschnittpunkten hatten. Sie folgten einem Abstandsverhältnis von ca. 1,45 : 1 (Karte 5).

Dieses Wegspinnennetz bildete ein Areal für die höfische Jagd. Mit Hilfe großer Tücher, die eigens mit Pferdegespannen herangeschafft und längs der Ringwege aufgespannt wurden, trieb man das Wild zum Zentrum des Sternflügelsystems, dem "Treybe Gartten" (später Saugarten), der auch wegen der waldfreien Fläche innerhalb des inneren Ringweges im Durchmesser von ca. 550 m "Hellen" genannt wurde. In ihr fand die "Jagd auf den Lauf" statt, bei der die Tuchumspannung das Entweichen des Wildes verhinderte (Bachmann XXV, S. 134, und Koepert S. 362).

Später verschwanden die drei inneren Ringwege. Die äußeren wurden im 18. Jh. Kreuz 5 und Kreuz 6 genannt und um Kreuz 7 und Weg 8 (heute Alte 8) erweitert. Kreuz 7 bildet ein Segment zwischen den Sternflügeln 4 und 5 in alter Proportion mit Anschluß zur Radeberger Straße und ersetzte ein im 16. Jh. weiter draußen gelegenes. Weg 8 verläuft als südlicher Ringabschnitt zwischen Radeberger Straße und Breiter Furt über die Flügel 3

bis 1, zwischen HG-Weg und Sternflügel 2 wahrscheinlich einen vorhandenen Weg nutzend. Sein Abstand entspricht dem des genannten aufgelösten Segments.

Trotz jagdlicher Dominanz stellten die Öderschen Sternflügelsysteme eine erste Forstordnung dar, die der Bewirtschaftung der Waldflächen diente. Die spätere Forstordnung Cottas von 1832 ließ das alte Sternflügelsystem der Dresdner Heide mit seinen Ringwegen unberührt, so daß es in seinem heutigen Erhaltungszustand noch Zeugnis von damaliger Jagdleidenschaft und erstem Bemühen um eine geregelte Forstbewirtschaftung ablegt.

Die Sternflügelidee entstand wahrscheinlich schon vor der amtlichen Kartierung und wurde von Humelius aufgegriffen. Eine undatierte Bild- oder Streitkarte des 16. Jh. der Umgebung Marienbergs (Staatsarchiv Dresden VI, 77, 12) zeigt zwei unregelmäßige, um Lichtungen angeordnete Achtflügelsterne.

5.4.2. Die Pirschwege und Pirschsteige des Kurfürsten August

Neben den Sternflügelsystemen bildeten die Pirschwege und Pirschsteige jagdliche Einrichtungen des Kurfürsten August. Die fünf Pirschwege der Dresdner Heide: Rosensteig, Schnellsteig, Wirbelsteig, Kratzsteig und Bibersteig (rote Zeichen s. Kap. 4.4.4.) waren durch rote und schwarze Heidezeichen verlaufsmäßig beschrieben und in der Hauptwegkarte des Kurfürsten an ihren Kreuzungen mit den Hauptwegen richtungsmäßig angedeutet. Sie stellten Jagdpfade dar, die das vorhandene Wegenetz nicht einbezogen und wurden wohl nach dem Ableben des Kurfürsten wieder aufgelassen.

Eine völlig andere Kategorie bildeten die drei Pirschsteige Jägersteig, Roßsteig und Bruchsteig. Sie begannen und endeten sämtlich an den "Drey Stegen" und durchquerten das gesamte Heidegebiet ohne gegenseitige Berührung oder interne Überschneidung. Der Jägersteig erschloß Heller und Junge Heide, der Roßsteig den nördlichen und der Bruchsteig den südlichen Heidehauptkomplex. Die Pirschsteige verstand man als Meilensteige und als gerade Steige. Beiden gemeinsam war die zu be-

gehende Abfolge schwarzer Heidezeichen, die nach vorgegebener Bewegungsrichtung numeriert waren.

Die Meilensteige bildeten die eigentlichen Pirschsteige, da bei ihnen die vorgeschriebene Route auch durch rote Heidezeichen untersetzt war. Trotz starker Mäandrierung und unglaublicher Längen waren die drei Meilensteige gewissenhaft vermessen und mit Meilenzeichen versehen worden, die ebenfalls als Fixpunkte galten:

Jägersteig	86 900 Ellen (49 km) mit	8 Meilenzeichen
Roßsteig	156 200 Ellen (86 km) mit	15 Meilenzeichen
Bruchsteig	120 700 Ellen (68 km) mit	12 Meilenzeichen

1 Dresdner Elle = 0,56530 m (1618)

Die geraden Steige bildeten nur Linienverbindungen zwischen den fortlaufend numerierten Fixpunkten der Pirschsteige und waren wohl eine theoretische Einrichtung. Solche in sich geschlossenen Zickzacklinien finden wir auch in den frühen Karten anderer kursächsischer Waldgebiete.

Die Pirschsteige hatten interne Markierungssysteme, die sowohl Meilensteige als auch gerade Steige mit vorgeschriebenem Richtungsbezug ("vorwartz" und "zuruckewartz") unverwechselbar kennzeichneten.

Durch Kompaßortung waren sämtliche Fixpunkte jedes Pirschsteiges zueinander bestimmt, so auch von Dresden und den umliegenden Siedlungen aus, wie auch die Siedlungen zueinander bestimmt wurden. Die Ortungsgenauigkeit war nicht allzuhoch, da auf den Quadranten der Windrose nur acht Sektoren entfielen, aber die Vielheit der Messungen aus unterschiedlichen Richtungen erhöhte diese. Die zugrunde gelegte Anzahl von Fixpunkten betrug:

Jägersteig	57 Fixpunkte
Roßsteig	115 Fixpunkte
Bruchsteig	133 Fixpunkte

Ein solcher Aufwand nur zur Definition jagdlicher Wege, der noch durch die druckmäßige Fixierung in prachtvoll gebundenen

Bänden des Hofbuchbinders Jacob Krause erhöht wurde, ist auch mit der großen Jagdbesessenheit des Kurfürsten kaum zu erklären. Offensichtlich entstanden die geraden Steige im Zusammenhang mit der Vorbereitung der Öderschen Vermessung des Heidegebietes, denn ihre geschlossenen Zickzacksysteme sind als Polygonzüge der Vermessungstätigkeit erklärbar, aus denen der Kurfürst seine ausladenden Meilensteige entwickeln konnte. Ihre so klar definierten Verläufe ermöglichen auch heute noch die Rekonstruktion der Pirschsteige. Ein als Rasterblatt aufgebauter Meßplan der Dresdner Heide (Staatsarchiv III, 40,4) mit eingezeichneten Polygonzügen und numerierten Knickpunkten bildete wahrscheinlich das Skelett der zu entwerfenden Heidekarte.

5.5. Das Forstwirtschaftssystem Cottas

Die alten Sternflügelsysteme konnten die gewachsenen forstwirtschaftlichen Anforderungen bei weitem nicht mehr erfüllen. Mit der durch Heinrich Cotta veranlaßten Einführung rechtwinkliger Flügel-/Schneisensysteme zur Bildung gleichförmiger Forstabteilungen erfolgte die entscheidende Wende zur modernen Forstwirtschaft.

Cotta richtete um 1832 die Flügel nach der Radeberger Straße aus, die selbst die Funktion des Flügels D übernahm (ca. SW - NO), wodurch eine Sperrwirkung gegenüber dem Westwind und auch dem winterlichen Ostwind erzielt wird. Cottas System liegt das Rutenmaß zugrunde (1 Rute = etwa 4,30 m). Folgende Kennwerte (in Toleranzen) sind einheitlich:

gegenseitiger Schneisenabstand	200	Ruten =	860 m
gegenseitiger Flügelabstand	100	Ruten =	430 m
Flügelbreite	2	Ruten =	8,60 m
Schneisenbreite	0,5	Ruten =	2,15 m

Die durch Flügel und Schneisen begrenzten Rechtecke bilden die Forstabteilungen. Sie werden entsprechend der Revieraufteilung gesondert gezählt. Nach Pusch (S. 201) sind insgesamt 192 Forstabteilungen vorhanden.

5.6. Das historische Wegenetz in seiner Entwicklung zur Gegenwart

Heidewege waren bis in die neuere Zeit unbefestigte Wege. Der jahrhundertelange Gebrauch und die Zunahme des Verkehrs auf den als Verkehrsstraßen dienenden Hauptwegen hatten diese verschlissen und zur Auflösung in Gewirre von Parallelwegen gebracht. In den Hangbereichen unterstützten das Bremsgleiten der Räder und die Erosion den Zerfall. Die Gadokarte von 1767 vermittelt den Eindruck von dieser desolaten Situation. Besonders die Heidesandterrasse des Hellers war von Wegegewirren durchfurcht, die sich auf den Flugsandflächen gebildet hatten. In der zweiten Hälfte des 18. Jh. begann man mit dem Ausbau der Verkehrswege, der von den anliegenden Dorfschaften getragen werden mußte. Öffentliche Mittel kamen nur für Neuanlegungen und für den Ausbau besonders verkehrsreicher Straßen zur Anwendung. Das betraf namentlich den 1783 bis 1786 durchgeführten Neubau der Bautzner Straße, die nach vorübergehender Elbnähe (vgl. Kap. 5.1.) wieder auf hochwassersicheres Gelände gelangte. Hierbei erfolgte auch die Neuanlegung der Fischhausstraße als Anschluß an die Radeberger Straße (Meschwitz S. 160). Im Jahre 1800 wurde das Netz der roten und schwarzen Waldzeichen im Heidegebiet erneuert als Ersatz für die 1733 und 1734 geschnittenen 9608 nun im Verfall befindlichen Zeichen. (Meschwitz S. 159).

Der Ausbau von fünf Hauptwegen im 18. und 19. Jahrhundert bildete die Grundlage des heutigen Ausfallstraßennetzes der Dresdner Neustadt, im Uhrzeigersinn:

alter Hauptweg		heutige Verkehrsstraße
Oberreichenbergische Straße	F -	Moritzburger Landstraße
Renische Straße	R -	Radeburger Straße
Langebrücker Straße	L -	Otto-Buchwitz-Straße*
Radebergische Straße	Y -	Radeberger Straße
Stolpische Straße	X -	Bautzner (Land-)Straße

* heute: Königsbrücker Straße

Wie erwähnt, gingen auf dem Heller nach 1827 die meisten der dort verlaufenden Hauptwege verloren. So der zum Klotzscher Schänkhübel führende Elbweg T, ein Abschnitt der alten Nordtrasse, auch Klotzscher Straße K, Sattelweg M und Kirchsteig N. Rennsteig Z und Diebssteig wurden bleibend unterbrochen. In den vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts baute man die vermutlich auch gestörte Straße nach Rähnitz (frühere Renische Straße) neu und geradlinig über den Heller.

Günstiger gestalteten sich die Verhältnisse im Hauptkomplex der Dresdner Heide, wo der Waldcharakter gewahrt blieb. 1833 bis 1841 erfolgte hier der Neubau der Radeberger Straße, deren Wegführung nach dem ersten Weltkrieg an der Hengstbrücke (Heidemühle) noch eine örtliche Verlegung erfuhr. Die den Bergsporn des Hengstberges bisher links umgehende Straße führt seitdem rechts von ihm am Hang des Prießnitzgrabens entlang. Mittelalterliche Wegspuren befinden sich genau dazwischen, die den Bergsporn direkt angehen (Parkplatz*). Vielleicht verlief hier ein Nebenarm der Südtrasse, der den späteren Hauptweg Y auf diese Wegführung lenkte.

Doch nur kurze Zeit hatten die neuen Straßen den höheren Anforderungen gerecht zu werden. Mit dem Bau der Eisenbahnlinien verlagerte sich um die Mitte des 19. Jahrhunderts der Gütertausch mit Dresden, aber auch das Schwergewicht des Personen-Verkehrs auf das neue Verkehrsmittel, so daß erst mit der Erfindung des Autos die Ära dieser neuen Straßen begann.

Das Waldgebiet erwies sich in bemerkenswerter Weise als Konservator alter Wege, die auch durch die im 16. bis 19. Jahrhundert der Dresdner Heide aufgedrückten Linearnetze außer gelegentlichen Verlegungen auf benachbarte neue Flügel und Schneisen unberührt blieben. So sind mit Ausnahme der Pirschwege und Pirschsteige des Kurfürsten August, die sich nur als temporäre Erscheinungen des Heidegebiets erwiesen, viele der Öderschen

* Parkplatz heute aufgehoben

Wege mit ihren alten Zeichen in den von Flächenüberformungen unbelasteten Arealen in unser Jahrhundert gelangt. Aber auch ein großer Anteil derer, die ihre alten Zeichen einbüßten oder in solche des 18. und 19. Jahrhunderts wandelten.

Dieser Zeichenwechsel resultierte aus dem Brauch, die Anlegung neuer Wege bevorzugt auf älteren Trassen vorzunehmen, soweit diese mit der Zielrichtung korrelierten. Nichtbenutzte Trassenabschnitte schieden als Zeichenträger fernerhin aus.

Als im 18. Jahrhundert der Pillnitz-Moritzburger Weg PM als Verbindung zwischen den beiden Schlössern entstand, belegte er im Heidegebiet den Hauptanteil der Trasse des Mundstücks . Im Bereich Bühlau bezog der zur nämlichen Zeit angelegte Nachtflügel N^f einen Abschnitt des Weges  ein, der Neue Flügel N⁺ im 19. Jahrhundert ein Stück des -Weges. Der den letzteren kreuzende Weg  wurde zeichenlos (Forstabteilungen 5 und 6: "Anker"). Die Alte 8 mit ihrem Zuführweg zwischen Nachtflügel und Zweienweg sowie (zufällig) auch ihre lineare Fortsetzung bis Kreuzstern liegt auf der Führung des älteren Weges  (FA25-28).

Diese lokale Entwicklung ist vergleichsweise für das ganze Heidegebiet ableitbar. Besonders fanden auch interne Wegveränderungen wie seitliche Verlegungen, Kürzungen bzw. Verlängerungen bei unveränderten alten Zeichen statt, so daß die heutigen Führungen nicht durchgängig denen des 16. Jh. entsprechen müssen.

Ein Beispiel umfänglicher Veränderung bietet der bekannte Kannenhenkel P (früherer Kolmischer Weg) als effektivste Wegverbindung nach Langebrück. Vermutlich im 18. Jh. verlegte man ihn zwecks weiterer Kürzung zwischen Kannenhenkelbrücke und Langebrück vom Steingründchenwassereinschnitt und nördlicher Hofewiese auf die Trasse der Alten Zwei und von ihr abzweigend auf eine vermutlich vorhandene Trasse nördlich um die Hofewiese herum. Sein aufgegebenes Wegstück wurde zum Steingründchenweg und fiel anteilig an Kreuz-R. Auf der Hofewiese ist es nicht

erhalten. Im 19. Jh. wurde der nördliche Wegabschnitt schneisenartig unter Löschung des benachbarten Flügels G ausgebaut.

Südlich der Kannenhenkelbrücke erfuhr der Weg zwischen 1861 und 1880 durch seinen Ausbau zur Waldstraße Verlegungen auf Flügel F und neuangelegte Wegabschnitte, so daß hier die alte Trasse (Meinhold: "der alte Kannenhenkel") mit Ausnahme um den Königsplatz nur noch punktwiese berührt wird. Die Zeichenführung blieb an den alten Weg gebunden, obwohl auch die Waldstraße als Kannenhenkel gilt.

Der südliche Kannenhenkel fiel der städtischen Überbauung im letzten Drittel des 19. Jh. zum Opfer. Er verlief entsprechend der heutigen Führung der Marienallee. Als Beispiel eigenständiger Wegbildung des 19. Jh. sei noch der Sandschluchtweg genannt, der den unwegsamen Geländeeinschnitt zum Prießnitzgraben erschloß.

Diese Beispiele mögen für viele stehen, zeigen sie doch anschaulich die Dynamik der Wegeentwicklung der letzten Jahrhunderte. Die Dresdner Heide ist Stätte eines historisch gewachsenen Wegenetzes. Die enge Berührung mit dem umliegenden Ballungsgebiet und seinen Erfordernissen birgt die Gefahr der Beeinträchtigung, aber auch die Chance bewußter Bewahrung.

6. Heidezeichen heute

Die durch die Interessengemeinschaft Dresdner Heide wieder aufgenommene Erhaltungstradition der roten Heidezeichen ist Ausdruck der Pflege dieser kulturhistorischen Besonderheit des Heidegebietes. Verbunden ist hiermit das Ziel einer wieder mit den angestammten Heidezeichen versehenen Karte der Dresdner Heide. Dem jährlichen Zuwachs markierter historischer Wege* wird der Entwicklungsstand des ausgehenden 19. Jh. zugrunde gelegt, des Zeitpunktes der letzten Zeichengebung. Damit wird im wesentlichen Übereinstimmung mit den älteren Wanderkarten der

* Gemeint ist die Anfangsphase der seit den 1980er Jahren wieder aufgenommenen Markierung.

Dresdner Heide erreicht, die noch im Besitz von Heidefreunden sind. Die roten Heidezeichen sind weitgehend den historischen Vorbildern angepaßt. Auch ihre wegzugewandte Anbringung (analog Straßenschildern) wurde unverändert beibehalten.

Die roten Zeichen lassen optisch das historische Wegesystem der Dresdner Heide als einzigartiges Relikt der Vergangenheit entstehen. Es gilt daher, nicht nur sie, sondern auch das System alter Hohlwege und nach Möglichkeit die unter Wald noch erkennbaren flachen Rinnen zu erhalten.

Auch heute sind rote Heidezeichen und historische Wegenamen noch immer Bestandteil moderner Forstkarten der Dresdner Heide. In Übereinstimmung der Zeichengebung im Heidegebiet mit der der Forstkarten ergibt sich ihr Nutzen für Forstwirtschaft und Jagdwesen. Aber auch dem Sport und dem Tourismus dienen rote Heidezeichen durch ihren hohen Orientierungswert im unübersichtlichen Gelände.

Allerdings ist einschränkend zu bemerken, daß historisch markierte Heidewege keine Wanderwege im Sinne heutiger internationaler Festlegungen darstellen und auch von solchen Anordnungen nicht berührt werden. Sie unterliegen daher nicht eigens der Unterhaltung für Wanderzwecke, sind nicht zwangsläufig durchführend und nehmen auf moderne Wanderziele auch nicht unbedingt Bezug. Rote Heidezeichen stellen daher keine unzulässigen Wanderwegmarkierungen dar, sie sind einfach heideimmanent.

Moderne Wanderwege auf historischen Wegen unterscheiden sich durch ihre unverwechselbaren Zeichensysteme und führten auch in früheren Jahrzehnten nicht zu Irrungen.

Vielleicht können zukünftig auch schwarze Heidezeichen an ausgewählten Stellen das historische Bild der Dresdner Heide beleben, denn Heidezeichen vermitteln trotz ihrer Schlichtheit unmittelbare Geschichtlichkeit.

Anmerkung zu S. 31:

1987 wurde im Frauenkirchenbereich eine vordresdner unbefestigte Siedlung nachgewiesen, ferner ein Hohlweg als Verbindung zur vermuteten Vorgängerholzbrücke.

(R. Spehr auf der Arbeitstagung der Kreispfleger für Bodentalertümer des Bezirkes Dresden im November 1987)

7. Grundlagen

7.1. Quellen (Staatsarchiv Dresden)

Humelius, Johannes: Riß der Dresdner Heide und des Hasengeheges um 1560, Sign.: VI, 77, 10

Öder, Matthias: Dresdens Umgebung Ende 16. Jh., Sign.: F, 12, 12 (als Teilkopie der gerahmten Öderkarte des Staatsarchivs)

Kurf. August: Zentralgebiet der Dresdner Heide mit Sternflügel-system und Ringwegen, 2. Hälfte 16. Jh., Sign.: III, 40, 29

Kurf. August: Die drei Pirschsteige (gerade Steige) der Dresdner Heide mit nummerierten Fixpunkten, 2. Hälfte 16. Jh., Sign.: III, 40, 4

Das gleiche in kleiner, vereinfachter Ausführung, Sign.: I, 18, 12c

Kurf. August: Drehsdnische Heide ... (Hauptwegekarte) 2. Hälfte 16. Jh., Sign.: II, 32 b, 6

Öder, Matthias; Zimmermann, Balthasar: Erste Landesaufnahme des Kurfürstentums Sachsen 1586 bis 1633 – Blatt XVII, Ende 16. Jh.

Forstzeichenbücher (sog. Krausebände), Band 1 bis 3 und 5 bis 15, 1571/72

Gado, Daniel Ernst: Wegekarte der Dresdner Heide 1767, Sign.: B Forstsachen II, 148, 2

7.2. Sonstige Quellen

Topographische Landesaufnahme 1780 bis 1811 (sog. Meilenblätter) Bl. 227/228; 256 bis 258; 282, um 1800, teilweise mit Nachträgen

(Vervielfältigungen vom Freiburger Exemplar im Landesmuseum für Vorgeschichte Dresden)

7.3. Literatur

Wiechel, Hugo: Die ältesten Wege in Sachsen (Isis Heft 1). 1900

Meschwitz, Heinrich: Geschichte der Dresdner Heide und ihrer Bewohnerschaft. 1911

Scheiblich, Karl: Von alten Wegen rings um Dresden. 1930

Koepert, Otto; Pusch, Oskar: Die Dresdner Heide und ihre Umgebung. 1932

Landesverein sächsischer Heimatschutz, Bd. XVI: Pusch, Oskar: Der Saugarten in der Dresdner Heide. 1927

Bd. XXV: Bachmann: Grillenburg. 1936

Werte unserer Heimat –

– Bd. 22: Lößnitz und Moritzburger Teichlandschaft. 1973

– Bd. 27: Dresdner Heide, Pillnitz, Radeberger Land. 1976

– Bd. 42: Dresden. 1984

Jacob, Heinz: Beilagen zur Dipl.-Arbeit: "Die ur- und frühgeschichtliche Besiedlung zwischen Dresdner Elbtalweitung und Oberem Erzgebirge". In: "Arbeits- und Forschungsbericht z. sächs. Bodendenkmalpflege" Ed. 24/25, 1982

Symposium "Sächsische Kartographie bis zum Dreißigjährigen Krieg" vom 21. - 25.10.1986

Tagungsmaterial, Kurzfassungen:

- Groß, Rainer: Zur Geschichte Sachsens in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts
- Bönisch, Fritz: Verlauf und Ergebnis der sächsischen Landesaufnahme von Öder und Zimmermann
- Schulze, Wolfgang: Einteilung, Vermessung und kartographische Darstellung sächsischer Wälder vom 16. Jh. bis zum 19. Jh.

Brichzin, Hans: Ausstellungskatalog "Kursachsens älteste Karten" des Staatlichen Mathematisch-Physikalischen Salons Dresden, 1986

Spehr, Reinhard: Zweiter Vorbericht über die Ausgrabungen in der Burg von Dresden. In: "Ausgrabungen und Funde" 32(1987)1, S. 24 - 32

7.4. Karten, Pläne und Ansichten

Oberreit, Jakob. A. H.: Topographischer Atlas des Königreiches Sachsen, Section 10, 1821 bis 1861. Staatsarchiv Dresden

Richter, Otto: Atlas zur Geschichte Dresdens, Pläne und Ansichten der Stadt aus den Jahren 1521 bis 1898, 1898. Staatsarchiv Dresden

Pusch, Oskar: "Die schwarzen und roten Zeichen in der Dreßnischen Heide von 1572", 1922. Sächs. Landesbibliothek, Dt. Fotothek Sign.: 114 260

Meßtischblätter: Nr. 50 (1909), 51 (1902), 66 (1908/09), 67 (1902)

v. Gutbier, L.: Karte der Dresdner Haide um 1845

Wagner, W.: Karte des Prießnitzwaldes, vor 1873

Höckner, Carl: Special-Karte der Dresdner Haide, nach 1873

Saremba, G.: Die Dresdner Heide, 1883 bis 1912 in mehreren Aufl.

Lehmann, E. A.; Meinhold: Meinhold's Karte der Dresdner Heide - vor 1900 bis nach 1933 in mehreren Auflagen

Vermessungsdienst Ost: Wanderkarte der Dresdner Heide, um 1955

Liegenschaftskarten der Dresdner Heide 1986 des VEB Staatlicher Forstwirtschaftsbetrieb Dresden

Anhang

Heidezeichen- und Wegverzeichnis*

Historische und volkstümliche Wegenamen	rotes Zeichen	Forstabteilung (Endpunkte)
<u>Alte Eins</u> , 1 Flügel		20; 206
<u>Alte Eins</u>		139; 142
<u>Alte Zwei</u> , <u>Zweienweg</u> , 2 Flügel		2/3; 206
<u>Alte Zwei</u>		132; 142
<u>Alte Drei</u> , 3 Flügel		34; 206
<u>Alte Vier</u> , 4 Flügel		206; 215
<u>Alte Fünf</u> , 5 Flügel		206; 208
<u>Alte Sechs</u> , 6 Flügel		146; 206
<u>Alte Sieben</u> , 7 Flügel		206; 215
<u>Alte Acht</u> , 8 Flügel		102; 206
<u>Alte Acht</u> , Weg 8		42; 69
<u>Alte Hetsche</u>		136; 138
<u>Alter Mühlweg</u>		9; 10
<u>Alte Vier</u> , Stallweg		11; 50
<u>Anker</u>		67; 211
<u>Anker</u> , <u>Ankerweg</u> , <u>Alter Radebergischer Steig</u> des 16. Jh.		101; 125
<u>Bischofsweg</u> , <u>Bischofshut</u> , <u>Bischofsmütze</u> , <u>Hakschar</u>		11; 40
<u>Blümpenweg</u>		214; 227
<u>Brille</u>		13; 102
<u>die alte Zehn</u>		148; 150
<u>Diebssteig</u> , <u>Diebsweg</u>		31; 242
<u>Doppel-E</u>		36; 69
<u>Fensterchen</u>		30; 75
<u>Flügelweg</u>		13; 15

* Ursprünglich war dieses Verzeichnis der heute üblichen Wegezeichen mit handgezeichneten Darstellungen in Schwarz versehen. An ihre Stelle sind hier die Wegezeichen in der von Manfred Ruttkowski erarbeiteten grafischen Form und in Rot gesetzt worden. Die rechte Spalte enthielt Angaben, die die Lage der Wege unter Hinweis auf den Stadtplan aus den 1980er Jahren beschrieben. Da diese Angaben obsolet geworden sind, sind hier die Nummern der Forstabteilungen (FA) genutzt worden, in denen sich die Endpunkte der Wege befinden.

Historische und volkstümliche Wegenamen	rotes Zeichen	Forstabteilung
<u>Gabel</u>	Y	13; 65
<u>Gabel</u>	Ų	208; 213
<u>Gänsefuß</u>	Λ	109; 127
<u>Gänsefuß, Weißiger Gänsefuß</u>	Λ	30; 41
<u>Halbmond, Halbmondweg</u>	☾	25; 39
<u>Hakenweg, Oberlausner Holzweg</u>	⌒	138; 148
<u>Hämmerchen</u>	⦿	26; 71
<u>Hämmerchen, das harte T</u>	T	51
<u>Hirschstängelweg, Hirschstängel</u>	⌘	12; 15
<u>HB-Weg, Dreibörnerweg</u>	HB	61
<u>HG-Weg</u>	HC	30; 57
<u>Hütchen od. Hüttchen</u>	△	64; 65
<u>Jagdflügel</u>	⦿	48; 52
<u>Kellersteig</u>	KSt	229; 230
<u>Kannenhenkel, Kolmischer Weg</u>	P	127; 220
<u>Kreuz 5</u>	5	62; 208
<u>Kreuz 6</u>	6	61; 209
<u>Kreuz 7</u>	7	213; 214
<u>Kreuz-R</u>	+R	130; 139
<u>Kreuzringel</u>	⊗	102; 125
<u>Kreuzstern, Tischgestell</u>	⊗	25; 38
<u>Krumme Neun</u>	Q	113; 114
<u>Kuhschwanz, Tarischer Weg, Dörnichtweg</u>	Q	159; 218
<u>Loschwitz Weg</u>	L	34; 70
<u>Mehlflüßchenweg</u>	MF	143
<u>Mittelweg</u>	MW	17; 18
<u>Mühlweg</u>	M	42; 54
<u>Mühlweg</u>	MW	63; 64
<u>Nachtflügel</u>	NF	18; 29; 101; 151
<u>Neuer Flügel</u>	N ⁺	5; 39
<u>Oberringel</u>	R	153

Historische und volkstümliche Wegenamen	rotes Zeichen	Forstabteilung (Endpunkte)
<u>Ochsenkopf</u>		106; 127
<u>Ochsensteig</u>		10; 59
<u>Pillnitz-Moritzburger Weg</u> und <u>Moritzburg-Pillnitzer Weg</u>		70; 253
<u>PG-Weg, Wiesenweg</u>		65; 67
<u>Prießnitztalweg, der neue</u> <u>oder Farbengrubenweg</u>		21; 60
<u>Reichsapfel, Henkerweg</u>		22; 201
<u>Rennsteig, langer Weg</u>		27; 251
<u>Runde Vier, Rumpelweg</u>		129; 139
<u>S-Weg, Schere</u>		108; 128
<u>Saugartenweg, Semmelweg</u>		210; 214
<u>Saugartenweg, Rundgartenweg</u>		206; 210
<u>Sandbrückenweg</u>		231; 235
<u>Schwarzer Bildweg</u>		134; 137
<u>Schwesternsteig, Schwestersteig</u>		30; 64
<u>Schwerterweg</u>		103; 104
<u>Steinweg</u>		120; 125
<u>Steingründchenweg</u>		130; 132
<u>Stuhlweg, Fuchsbrückenweg,</u>		111
<u>Todweg, Obervogelsteig,</u> <u>Ringelweg, Auge</u>		226; 251
<u>Topfweg</u>		203; 206
<u>Türmchen</u>		45; 49
<u>Traubelweg</u>		145; 157
<u>Unterringel</u>		105; 153
<u>der verkehrte Anker</u>		22; 23
<u>verkehrte Gabel</u>		22; 42
<u>Vogelzipfel, Vogelzipfelweg</u>		105; 125
<u>Weißiger Weg, Weißackersteig</u> <u>Dreiaugenweg</u>		7; 125
<u>Zirkel</u>		8; 46
<u>Zweienweg, s. Alte Zwei</u>		2/3; 206

