

ZWANZIG JAHRE KAMPF DES FREIBERGER BERGBAUS UM DIE EISENBAHN

Von WALTHER HERRMANN, Freiberg

Walther Weigelt verband mit der Professur für Bergrecht an der Akademie die Leitung des Oberbergamtes; er war der letzte Freiburger Berghauptmann. Deshalb ist die ihm gewidmete Festschrift der rechte Ort für eine Arbeit, die uns mit einem neuen Ruhmesblatt in der Geschichte der Bergbehörde bekannt macht.

In dem Bemühen um Anschluß an das Eisenbahnnetz zeigen das Oberbergamt und Oberberghauptmann v. BEUST sich aufgeschlossener für die wirtschaftlichen Notwendigkeiten als die Regierung. Sie sind unermüdlich im Auffinden neuer Wege, um die durch Ministerium und Landtag aufgetürmten Widerstände zu überwinden. Dieser Kampf ist bisher in der Stadt- und Bergbaugeschichte nicht dargestellt worden, obgleich in den Archiven des Rates, des Oberbergamts und Oberhüttenamts und in der ortsgeschichtlichen Abteilung der Städtischen Bücherei reichlich Quellen vorhanden sind. Sie bringen aufschlußreiche wirtschaftliche und politische Tatsachen ans Licht und lassen charaktervolle Persönlichkeiten ins Blickfeld treten. Dem Verlauf der Ereignisse fehlt es nicht an dramatischen Höhepunkten.

Freiberg lag an der alten Straße, die, vom Vogtland kommend, die Elbe bei Dresden, die Oder bei Breslau überschritt. Der Fernverkehr wirkte belebend und anregend. Dieser alte Weg war aber auch eine der großen Heerstraßen Deutschlands, weshalb Freiberg bis hin zu den Napoleonischen Kriegen immer überdurchschnittliche Drangsale zu leiden hatte. Trotz der günstigen Verkehrslage hat die Bergstadt erst 1862 eine Eisenbahn erhalten, obwohl Dresden nur 40 km entfernt liegt, und die Strecke Leipzig—Dresden schon 1839 als erste deutsche Langstrecke in Betrieb genommen worden war und obwohl die Bedeutung Freibergs innerhalb der sächsischen Wirtschaft in der Mitte des 19. Jahrhunderts verhältnismäßig größer war als heute. Da nun der Eisenbahnbau für die Entwicklung von Bergbau und Industrie entscheidend ist, liegt in der erheblichen Verzögerung des Anschlusses an das Schienennetz ein schwerer Nachteil, der äußerlich sich daran erkennen läßt, daß Freiberg in seiner Bevölkerungszahl von anderen sächsischen Städten beinahe eingeholt, von Zwickau und Plauen überholt wurde. Wir suchen nach der Ursache und werfen besonders die Frage auf, ob die Freiburger die Zeichen der Zeit nicht erkannt, ob die in Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft und Politik führenden Männer versagt haben.