

Andreas Schulz (Hrsg.)

Wie die preußische Eisenbahnpolitik Thüringens
Einheit förderte – Eine Materialiensammlung zu Max
Arthur Hofmanns „Thüringer Kleinstaatenjammer –
Ein Weckruf an alle Thüringer ohne Unterschied der
Parteizugehörigkeit“

Inhaltsverzeichnis

Einleitung

Thüringer Kleinstaatenjammer – Ein Weckruf an alle
Thüringer ohne Unterschied der Parteizugehörigkeit

Q 1: Rede Max Arthur Hofmanns auf der 40. Sitzung des Reichstags in der XI. Legislaturperiode am 23.2.1904 anlässlich der Beratung zum Posten Reichseisenbahnamt im Reichshaushaltsetat für das Rechnungsjahr 1904

Q 2: Rede Ernst Müllers auf der 40. Sitzung des Reichstags in der XI. Legislaturperiode am 23.2.1904 anlässlich der Beratung zum Posten Reichseisenbahnamt im Reichshaushaltsetat für das Rechnungsjahr 1904

Q 3: Rede Wilhelm Bocks auf der 63. Sitzung des Reichstags am 12.3.1906 anlässlich der Beratung zum Posten Reichseisenbahnamt im Reichshaushaltsetat für das Rechnungsjahr 1904

Q 4: Rede August Bauderts auf der 63. Sitzung des Reichstags am 12.3.1906 anlässlich der Beratung zum Posten Reichseisenbahnamt im Reichshaushaltsetat für das Rechnungsjahr 1904

Q 5: Auszug aus der 71. öffentlichen Sitzung des sachsen-meiningischen Landtags vom 27.11.1906

Quellen- und Literaturverzeichnis

Einleitung

Der „Thüringer Kleinstaatenjammer“ zählt zu den bedeutendsten Schriften der thüringischen Geschichte. 1906 in Saalfeld vom sozialdemokratischen Reichs- und Landtagsabgeordneten Max Arthur Hofmann verfasst, sollte er den Thüringern ihre missliche Lage vor Augen führen: Wie viele Unkosten ihnen durch die „Vielregiererei“ von neun Einzelstaaten und die Hofhaltung von acht Monarchen entstanden, wie sehr die staatliche Zerrissenheit der Region ihr wirtschaftliches Wachstum hemmte, wie sehr Preußen seine kleinen Nachbarn mithilfe seiner Eisenbahnpolitik ausbeuten und ausbluten ließ. Hofmanns Schrift schien aus dem Nichts gekommen zu sein und einen großen Stein ins Rollen gebracht zu haben: Unmittelbar nach ihrem Erscheinen begannen seine Sozialdemokraten, die Jahrzehnte zuvor aufgegebenen Forderung nach einer Vereinigung der thüringischen Kleinstaaten wieder aufzugreifen. Während des Ersten Weltkriegs sprachen sich auch die Nationalliberalen für eine verstärkte Kooperation unter den Einzelstaaten aus, und in den 1920ern schließlich wurde der von Hofmann ersehnte Zusammenschluss wenigstens der Kleinstaaten zu einem Land Thüringen Realität.¹ Da sich diese Ereignisse nun zum einhundertsten Mal jähren, ist es dringend geboten, diese bedeutende Schrift wieder einem interessierten Leserkreis verfügbar zu machen.

Bei den Recherchen zu einer Neuausgabe zeigte sich jedoch bald, dass ein einfacher Nachdruck nicht ausreichen würde, um den „Kleinstaatenjammer“ zu verstehen. Anders als von der Forschung angenommen, leitete dieser zwar die erneute Diskussion um die Bildung eines Landes Thüringen

ein, ist aber selbst Teil einer viel früher einsetzenden Klagewelle über die preußische Eisenbahnpolitik.² Es schien daher sinnvoll, den Nachdruck um einige Quellen zu erweitern.

Den zeitlichen Anfang machen dabei die Reichstagsreden zweier thüringischer Abgeordneter während der Haushaltsdebatte am 23.2.1904. Es handelt sich hierbei um Hofmann selbst, der das Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt vertrat (**Q 1**), und den Linksliberalen Ernst Müller, der für den Wahlkreis Meiningen-Hildburghausen im deutschen Parlament saß (**Q 2**). Viele der im „Kleinstaatensjammer“ angeführten Beschwerden finden sich schon hier. So beklagte Hofmann bereits damals, dass aufgrund der zahlreichen Einzelregierungen unzählige Verhandlungen für den Bau einer einzigen Eisenbahnstrecke nötig seien und dass Preußen dies für seine Verhandlungsposition bei Bahnbauten nutze. Am Beispiel der Saalbahn, der Linie Köppelsdorf-Stockheim und des Zuganschlusses Frankenhausens zeigte er, wie Preußen versuchte, möglichst viel finanzielle Beteiligung durch die Kleinstaaten und die beteiligten Gemeinden zu erhalten, was diese in große Schulden stürze. Auch warf er den thüringischen Regierungen, insbesondere der von Sachsen-Meiningen, bereits damals vor, sich zu nachgiebig gegenüber dem großen Nachbarn zu verhalten. Selbst die Behauptung, die preußische Eisenbahn könne einzig wegen der Ausbeutung der thüringischen Kleinstaaten so rentabel sein und Preußen berücksichtige die wirtschaftlichen Interessen der Thüringer nicht, wurden von ihm schon zu diesem Zeitpunkt erhoben.

Nach einer Rede des Württembergers Theodor Wolff³ äußerte sich Ernst Müller zu dem Thema. Er bekannte, dass Hofmann und er in dieser Frage schon seit Jahren für dieselbe Haltung stritten, da es in Deutschland Staaten gäbe, „die bereits von *Preußen verschluckt sind; das sind*

vor allen Dingen die Thüringer Staaten, die hohe Hoffnungen auf die preußische Eisenbahnverwaltung setzten und leider in ihren Hoffnungen etwas getäuscht sind.“ Der Fokus von Müllers Rede lag auf dem Vorwurf, Preußens Eisenbahnpolitik missachte die wirtschaftlichen Interessen der Kleinstaaten, was er am Beispiel des Sonneberger Raumes nachzuweisen suchte und was sogar verfassungswidrig gewesen sei. Den Höhepunkt bildete der Wunsch, der preußische Eisenbahnminister möge einmal selbst mit seiner Bahn durch das Werratal fahren, um zu sehen, wie schlecht die thüringische Eisenbahn durch Preußen materiell ausgerüstet gewesen sei.⁴ Müllers Rede illustriert, wie groß der Widerstand gegen die preußische Eisenbahnpolitik auch auf liberaler Seite sein konnte.

Den eigentlichen Beginn jener Debatte, die zur Entstehung des „Thüringer Kleinstaatenjammers“ führte, dürfte die Sitzung des sachsenmeiningischen Landtags vom 30.10.1905 gebildet haben.⁵ Thema war ein zwischen dem Herzogtum und Preußen zu schließender Staatsvertrag, da ein kleiner Abschnitt der neu zu bauenden Eisenbahnstrecke Eichicht-Lobenstein über sachsen-meiningisches Territorium führte. Während der für den Gesetzgebungsausschuss referierende linksliberale Amtsrichter Wilhelm Hoßfeld⁶ keine Bedenken finden konnte, nutzten verschiedene Sozialdemokraten die Gelegenheit, um grundsätzliche Kritik an der preußischen Eisenbahnpolitik und der Haltung der eigenen Regierung zu üben. Ob die Initiative, diese Debatte zu führen, dabei von Hofmann oder dem sie eröffnenden Karl Knauer ausging, ist nicht zu entscheiden. Von den übrigen Abgeordneten unterstützte der Linksliberale Dr. Gustav Strupp die sozialdemokratische Position insofern, als er gegenüber der Regierung darauf pochte, Thüringen bräuchte eine Vertretung im Landeseisenbahnrat.⁷ Der für das Ministerium sprechende Geheime Staatsrat Karl Schaller stellte sich jedoch völlig auf den von Hofmann kritisierten

Standpunkt, man dürfe nur die Interessen Sachsen-Meinings statt ganz Thüringens im Auge haben und könne Preußen keine weiteren Forderungen stellen.

Im Anschluss an diese Debatte erfolgte die von Hofmann im „Kleinstaatenjammer“ positiv hervorgehobene Diskussion über das Lotteriegesetz, bei der aber nicht klar wird, wieso er sie als Vorbild betrachtete. Zwar sprachen sich auch systemtreue Abgeordnete für die Ablehnung eines Vertrages über die Aufnahme in die preußische Staatslotterie aus, allerdings waren dafür einzig moralische Gründe und juristisch unklare Formulierungen im Vertragstext ausschlaggebend. Hintergrund ist möglicherweise, dass Staatsminister Rudolf von Ziller erklärte, man habe lange mit Preußen verhandelt, und dass der große Nachbar wenigstens einräumte, dass der Lotteriereinertrag pro Kopf in den thüringischen Staaten und Hessen-Darmstadt mehr als doppelt so hoch wie in Preußen selbst sein sollte. Die Sozialdemokraten lehnten den Vertrag im Übrigen aus moralischen Gründen ab.⁸

Als im Rahmen der Reichshaushaltsdebatte am 12.3.1906 über den Posten „Reichseisenbahnamt“ verhandelt wurde, kam die Frage nach der preußischen Eisenbahnpolitik und ihren Folgen für die Kleinstaaten durch zwei thüringische Sozialdemokraten erneut auf die Berliner Tagesordnung. Der für Sachsen-Gotha im Reichstag sitzende Wilhelm Bock (**Q 3**) beklagte nicht nur, dass Preußen einen wesentlichen Teil seiner guten Staatseinnahmen aus den auch in den Kleinstaaten erwirtschafteten Eisenbahneinnahmen erhalte und dass darüber ein „Jammerruf“ ausgebrochen sei – er konnte auch darauf verweisen, dass sich dieser in einer breiten Front der kleinstaatlichen Landtage manifestierte und zitierte zum Beweis die Rede eines nationalliberalen Abgeordneten aus Lippe-Detmold. Er verwies ferner auf die Rede Hofmanns von 1904 sowie auf einen vom Gemeinschaftlichen Landtag Sachsen-Coburg und Gothas

beschlossenen Antrag und eine ähnliche Initiative des Parlaments von Sachsen-Weimar-Eisenach. Davon abgeleitet rechnete er unter Beifall der Nationalliberalen vor, wie zum Ausgleich die Kleinstaaten gezwungen seien, unermesslich hohe Steuern von ihrer Bevölkerung zu erheben, es ihren Gemeinden anders als den preußischen aber verboten war, die Bahn zu besteuern. Bock erwähnte mehrere Projekte, die am preußischen Widerstand gescheitert seien. Höhepunkt seiner Rede ist der davon abgeleitete Vorwurf, dass sich die preußischen Städte nur deshalb so gut entwickelten, weil ihre Anschlüsse von der preußischen Eisenbahnverwaltung gefördert würden, wodurch die kleinstaatlichen Orte jedoch hinter ihren Entwicklungsmöglichkeiten zurückblieben.

Zu einem späteren Zeitpunkt der Debatte meldete sich auch der sozialdemokratische Vertreter des Wahlkreises Weimar-Apolda, August Baudert, zu Wort (**Q 4**). Er verwies darauf, dass die preußische Eisenbahnverwaltung der verfassungsmäßig geforderten Berücksichtigung wirtschaftlicher Interessen nicht nachgekommen sei. Im Gegenteil scheiterten thüringische Städte regelmäßig mit Anträgen, Über- oder Unterführungen an gefährlichen Eisenbahnüberquerungen zu bauen, da sie die geforderten Zuschüsse aufgrund der höheren allgemeinen Kosten in den Kleinstaaten nicht aufbringen könnten. Der Fokus von Bauderts Rede lag denn auch auf den Folgen der „knausrige[n] Sparsamkeit des preußischen Eisenbahnfiskus“. So habe es in Thüringen mangels Modernisierungen vielfach veraltete, inzwischen als gefährlich betrachtete Gleisabschnitte gegeben, die nicht neben, sondern auf den Straßen verliefen. Auf einigen Linien würden so wenige Züge eingesetzt, dass teils stundenlang keiner käme, und die Fahrpläne seien so aufeinander abgestimmt, dass übermäßige Wartezeiten an der Tagesordnung seien. Anhand verschiedener Beispiele zeigte Baudert, wie Preußen unsinnig viele Sackbahnen in Thüringen bestehen lasse und bei Neubauten kleinen

Gemeinden das Geld abpresse. Einen eigenen politischen und finanziellen Spielraum, eine Souveränität hätten die Kleinstaaten daher schon längst nicht mehr. Den Höhepunkt seiner Darstellung bildete das zwischen Sachsen-Weimar-Eisenach und Preußen geteilte Stützerbach, wo die Grenze sogar durch den Wartesaal des Bahnhofsgebäudes verlief. Der Zuganschluss habe hier zum Schildbürgerstreich geführt: Da die Bahn so angelegt sei, dass der preußische Ortsteil den größeren Profit erhalte, hätten die weimarischen Stützerbacher kurzerhand die Gebühren für das Wasser erhöht, da die Bahn dieses aus ihrem Ortsteil beziehen musste.

Als Hofmann den „Kleinstaatenjammer“ verfasste, war Unmut unter den von ihm angesprochenen sozialdemokratischen und liberalen Politikern, teils sogar unter den Regierungen über die bestehenden Zustände bereits weit verbreitet. Wieso veröffentlichte er dann noch eine eigene Schrift? Neben dem vergeblichen Agieren seiner Fraktion im sachsen-meiningischen Landtag am 30.10.1905 dürften ihn vor allem zwei Ereignisse zu diesem Schritt bewogen haben.

Mit dem einen leitete er seine Schrift ein: „Das Reich hat seine Finanzreform in Sicherheit.“ Seit der Jahrhundertwende machte es die militärische Aufrüstung Deutschlands nötig, Berlin neue Steuerquellen zu erschließen. Seit 1904/05 legte Reichskanzler Bernhard von Bülow dem Reichstag entsprechende Maßnahmen vor, die jedoch auf ungewohnt energischen Widerstand stießen, da es eine allgemeine Teuerung der Fleischpreise zahlreichen Abgeordneten ungeraten sein schien, die Portemonnaies der Wähler noch zusätzlich durch Steuererhöhungen zu belasten. Als im Mai 1906 schließlich doch einige Steuerreformen beschlossen wurden, waren diese derart zugunsten städtischer Wählerschichten abgeändert worden, dass ihnen sogar die SPD zustimmte.⁹ Bei einigen dieser

Gesetze gingen thüringische Sozialdemokraten jedoch nicht mit und blieben, womöglich, um nicht gegen die eigene Fraktion zu stimmen, der Reichstagssitzung fern, darunter Hofmann.¹⁰ Seine Ablehnung wird auch gleich im zweiten Satz des Kleinstaatenjammers deutlich: „[N]ach den Versicherungen gewisser Leute wird das deutsche Volk nun für 'lange Zeit' Ruhe haben vor neuen Steuern. Man wird aber, um vor Überraschungen gefeit zu sein, gut tun, diesen Optimismus *nicht* zu teilen“.

Das andere Ereignis könnte seinen Widerhall am Ende des „Kleinstaatenjammers“ gefunden haben. 1905 hatten die Sozialdemokraten die Hälfte der Mandate im schwarzburg-rudolstädtischen Landtag erobert, wodurch es nicht mehr möglich war, gegen sie zu regieren. Staatsminister Franz von der Recke reagierte hierauf mit dem Antrag ans Parlament, die dem Fürsten zustehende Kameralrente¹¹ zu erhöhen. Als unter anderem die SPD-Fraktion erwartungsgemäß ablehnte, löste er den Landtag auf. Bei den folgenden Neuwahlen am 16.2.1906 verloren die Sozialdemokraten ein Mandat, sodass von der Recke wieder über eine obgleich denkbar knappe Mehrheit verfügte.¹² Dass wahrscheinlich auch diese Niederlage Hofmann zum Verfassen des „Kleinstaatenjammers“ animierte, geht aus seinem Hinweis hervor, er habe über das mit der Kameralrente verbundene Thema des Domanialbesitzes ein eigenes Kapitel verfassen wollen und es nur aus Platzgründen auf eine umfassende Fußnote reduziert. Auch der Schlusssatz der Schrift dürfte auf den Landtagswahlkampf von 1906 anspielen: Auf einer Wahlkampfveranstaltung stritten sich der Genosse Emil Hartmann und der Vertreter des Reichsverbandes gegen die Sozialdemokratie über die Frage, „was die 140 Hofbediensteten, denen die geforderte Erhöhung von 32000 Mark zugute kommen sollte, dem Staate nützen“¹³. Hofmanns abschließender Satz: „Heute aber erscheint

Thüringen nur als eine große Versorgungsanstalt der Fürsten und Fürstendiener“ dürfte seine Antwort auf die damaligen Versuche sei, die Kameralrentenerhöhung zu rechtfertigen.

Es gab also konkrete Ereignisse, die Hofmann dazu veranlassten, den „Kleinstaatenjammer“ zu verfassen. Dennoch erklärt das nicht, zu welchem Zweck er dies tat. Denn in seiner Schrift scheint Hofmann unter den nichtsozialistischen Abgeordneten die eigentlich schon vorhandene Proteststimmung erst erzeugen zu wollen. Auch die Frage nach dem Adressaten ist unklar: Zwar trägt die Schrift den Untertitel „Ein Weckruf an alle Thüringer ohne Unterschied der Parteizugehörigkeit“, doch ist sie „Seinen Freunden den sozialdemokrat. Landtagsabgeordneten in den Thüringer Kleinstaaten gewidmet.“ Wer einer anderen Partei angehörte, wurde dagegen als „Spießbürger“ bezeichnet – wieso beleidigte Hofmann diejenigen, die er zur Kooperation aufrief? Es ist jedenfalls wenig verwunderlich, wenn von Ziller während einer Besprechung des „Kleinstaatenjammers“ im sachsen-meiningischen Landtag (Q 5) gestand, „daß ich kaum eine Schrift gelesen habe, die so verletzend für die Thüringischen Staaten wäre und so jeder Logik im statistischen Material entbehrte, wie die vorliegende. Es ist eine richtige Schmähschrift auf unsere Staaten. [...] In der Berechnung, mit der Abgeordneter Hofmann seine Behauptungen stützen will, zeigt sich eine Logik, wie ich sie geringer nicht gesehen habe. [...] Die genaue Aufstellung Hofmanns ist nicht richtig. Ganz Thüringen wird hier einem Phantasiegebilde von preußischer Provinz gegenübergestellt. Etwas merkwürdigeres und sonderbareres als diese Schrift habe ich nicht gesehen. Es fehlt ihr Kopf und Fuß.“

Dass dem „Kleinstaatenjammer“ der Fuß fehlt, gab Hofmann offen zu; mehrmals verweist er in seiner Schrift darauf, dass viele der von ihm vorgelegten Zahlen in erster Linie mehr oder minder begründete Schätzungen sind. Doch war das für ihn kein Problem. Auf Zillers Einwände erwiderte