



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Das Zeitalter des Imperialismus 1884 - 1914**

**Friedjung, Heinrich**

**Berlin, 1919-**

Die Bagdadbahn. Kiderlen-Wächter.

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-76985](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-76985)

Gern schlug die deutsche Regierung in die dargebotene Hand ein. Der neue Reichskanzler, Theobald von Bethmann Hollweg, war dazu ebenso bereit wie Staatssekretär Riederlen-Wächter, dem der Kanzler, der aus der inneren Verwaltung hervorgegangen war, die Leitung der äußeren Politik vertrauensvoll überließ. Am 4. und 5. November 1910 waren der Zar und Sasonow in Potsdam zu Gäste und hier kam ein Abkommen zustande, mit dem sich ein neues Weltverhältnis zu bilden schien. Freilich verschoben sich die Kulissen in Petersburg so rasch, daß die angenehme Aussicht bald darauf wieder völlig schwand.

Aber das Ergebnis der Potsdamer Zusammenkunft machte der Kanzler am 10. Dezember 1910 dem Reichstage eine vielversprechende Eröffnung. Darnach hatte man sich sowohl über Persien wie über den Balkan geeinigt. Das Abkommen über die Balkanhalbinsel wird uns noch beschäftigen, gelegentlich des Wortbruchs, den sich Rußland 1912 zuschulden kommen ließ; jetzt sei nur erwähnt, daß zu Potsdam die Erhaltung des Status quo im Südosten Europas verabredet wurde. In bezug auf Persien war die Einigung etwas dauerhafter, der Faden wurde von den Regierungen auch weiter gesponnen und am 19. August 1911 zu Petersburg ein in seiner Art merkwürdiger Vertrag geschlossen. Darin ward den Russen in Nordpersien völlig freie Hand gelassen, so zwar, daß Deutschland daselbst auf den Erwerb von Eisenbahnen und Bergwerken verzichtete. Als Entgelt erhielt Deutschland das wertvolle Zugeständnis, Rußland werde dem Ausbaue der Bagdadbahn kein Hindernis in den Weg legen, vielmehr den Anschluß dieser Bahn an das nordpersische Netz fördern. Dem Berliner Kabinett war das Einvernehmen um so willkommener, als es in die böseste Zeit des neuerwachten Marokkostreites fiel.

\*

### Die Bagdadbahn. Riederlen-Wächter

Die Bagdadbahn war durch Jahre ein Sorgenkind Deutschlands gewesen, da, wie wir wissen, der Bau 1904 ins Stocken geriet. Damals war die Linie erst 200 km weit geführt, von Konia bis Bulgurlu. Der Name Bagdadbahn war also zunächst nur eine Anweisung auf die Zukunft ohne Angabe des Zeitpunktes.

Das Kapital zum Weiterbaue konnte erst dann herbeigeschafft werden, als die Türkei das Pfand zu liefern vermochte, welches die pünktliche Zahlung der Zinsen verbürgte (Band II, Seite 135 f.). Im Jahre 1910 wurde dann der zweite Teil der Bagdadbahn-Anleihe in Deutschland und den befreundeten Staaten untergebracht. Der wiederaufgenommene Bau machte aber bei den großen technischen und klimatischen Schwierigkeiten nur mühsam Fortschritte. England wünschte, daß die Linie das Mittelländische Meer bei Alexandrette treffe und dann erst ostwärts ausbiege. Vom türkischen Standpunkte aus wäre es jedoch verkehrt gewesen, den Schienenstrang den Geschossen der englischen Kriegsschiffe auszusetzen; es wurde somit der Beschluß gefaßt, die Bahn mehr landeinwärts über Adana zu führen. Zwischen Deutschland und Frankreich kam es zu einem Vertrage, nach welchem die Ottomanbank sich von dem Bau der Bagdadbahn zurückzog und ihren Aktienbesitz an die Deutsche Bank abtrat, wogegen diese auf gewisse Eisenbahnkonzessionen am Schwarzen Meere und in Syrien verzichtete. Dadurch kamen die Deutschen finanziell in den vollen Besitz des Hauptunternehmens. Zu Beginn des Weltkrieges war etwa die Hälfte der Riesenstrecke Konja—Bagdad—Basra ausgeführt, wodurch die Verteidigung Syriens und Mesopotamiens erleichtert war. Bei der Wiederaufnahme des Baues brachte der Londoner „Punch“ ein Scherzbild: Kaiser Wilhelm sitzt als neuer Harun al Raschid mit Turban und Tschibuk auf einer nach Bagdad fahrenden Lokomotive, hinter ihm Riederlen-Wächter als Maschinenmeister. Denkwürdiger als das Bild selbst ist, daß es vom Kaiser seinem Staatssekretär mit der Inschrift gesendet wurde: „Herzlichen Glückwunsch zur Erledigung der Bagdadbahn im März 1911“.

Die dem Staatssekretär gezollte Anerkennung war wohlverdient. Der Schwabe Riederlen-Wächter, hochstämmig und breitschultrig, bot bis in seine letzten Lebensjahre das Bild der Kraft. Im Gespräche gefiel er sich in Offenheit und selbst in Derbheit, doch blühte ein Humor durch, der die Töne vom Sarkastischen bis zum Gemütlichen in sich schloß. Hinter diesem Sichgehenlassen stak aber ein gutes Stück Verschlagenheit. In einer französischen Revue war eine Charakteristik Riederlens zu lesen, in der es hieß: „Dieser in Bismarcks Art muntere Deutsche ist scheinbar gutmütig und ein vortrefflicher Gesellschafter, großer Biertrinker, voll lustiger Anekdoten, und dabei im Grunde der listigste und geschickteste Gebatter.“ Immer spürte man bei ihm den Erdgeruch süddeutscher

Muttererde, über den der dünne Firnis des Diplomaten gebreitet war. Unter Bismarck kam er empor, Caprivi und Marschall schenkten ihm ihr Vertrauen, er kam in die Umgebung des Kaisers, dem er auf dessen Reisen als Vertreter des Auswärtigen Amtes beigegeben wurde. Aus einem nicht genau bekannten Grunde zog er sich aber die Ungnade des Kaisers zu. Man erzählt, er habe in einem dem Staatssekretär Marschall gesendeten vertraulichen Reisebericht nach seiner Art ironisch über den Kaiser gesprochen und dieser Brief sei von einem seiner Gegner dem Monarchen in die Hände gespielt worden. Genug, Riederlen wurde noch Gesandter an Höfen zweiten Ranges — Hamburg, Kopenhagen, Bukarest, — dann aber stockte seine Laufbahn. Tschirschky und Schön, der Reihe nach Staatssekretäre, kamen ihm zuvor, obwohl er sie überragte. Auf die Dauer konnte man aber nicht an ihm vorübergehen und Bülow berief ihn zur Stellvertretung des Staatssekretärs im Herbst 1908 nach Berlin. Als Schön das Ministerium des Auseren verließ und als Botschafter nach Paris ging, wurde Riederlen-Wächter Leiter der auswärtigen Angelegenheiten. Zum Staatssekretär wurde er aber erst im Juni 1910 ernannt, was Bethmann Hollweg nicht ohne Schwierigkeiten durchsetzte. Das war ein hochsinniger Akt des Reichskanzlers, da Riederlen selbstbewußt und eigenwillig war, so daß Bethmann den ihm gebührenden Anteil an der Leitung der Geschäfte mitunter erst einfordern mußte. Aber die Tüchtigkeit des Staatssekretärs stand über jedem Zweifel, was auch der Kaiser anerkannte.

\*

## Wilhelm II.

Wilhelm II. war mit der Vorstellung von dem erhabenen Beruf des von Gott eingesetzten Königtums auf den Thron gelangt. In dieser Anschauung war er als Prinz von den politischen Vertrauten seiner Jugend, Waldersee und Stöcker, bestärkt worden. Sein Erzieher Hinzpeter nährte sein von Natur aus starkes Selbstbewußtsein, erfüllte ihn, wie Tirpitz berichtet, mit Mißtrauen gegen seine amtlichen Ratgeber, trieb ihn in Gegensatz zu Bismarck, dem er auf dem Höhepunkte der Krise von 1890 den Vorwurf zuschleuderte, er verachte seinen Monar-