

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 16 (1940-1941)
Heft: 40

Artikel: Mossul - Kirkuk : Oelfelder von weltgeschichtlicher Bedeutung
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-712916>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Mossul — Kirkuk

Oelfelder von weltgeschichtlicher Bedeutung

In der Nordostecke des zwischen Persien (Iran), der Türkei, Syrien und Saudi-Arabien eingekreisten Staates Irak sind die ausgedehnten Oelfelder von Mossul und Kirkuk zu finden, die infolge ihrer Lage — neben Rumänien und den russischen Oelfeldern von Baku handelt es sich um die für Europa nächstgelegenen Petroleumvorkommen — in der Politik der Großmächte eine große Rolle gespielt haben und in nächster Zukunft wieder in den Vordergrund nicht nur der politischen Ereignisse, sondern auch militärischer Maßnahmen treten dürften.

Mossul, eine heute rund 60 000 Einwohner zählende Stadt, fand zusammen mit dem Dreistromland am Euphrat und Tigris den Anschluß an Westeuropa erst mit dem Bau der Anatolischen Bahnen in den Jahren 1873—1906, bzw. dem Bau der berühmten Bagdadbahn. Dieser Bahnbau, von deutschen Ingenieuren geleitet und mit deutschem Kapital ausgestattet, stand im Zusammenhang mit dem «Drang nach Osten», wie man die deutsche Politik in der Zeit vor dem Weltkrieg Nr. 1 in diesem Sektor zu bezeichnen pflegte. Bis 1913 kam man von Norden her bis nach Aleppo dem wichtigen Knotenpunkt in Nordostsyrien, und gleichzeitig wurde auch die Bahn von Bagdad aus in Angriff genommen, obwohl die Engländer die Geschichte vorerst mit gemischten Gefühlen betrachteten. Man konnte sich indessen 1914 einigen, doch machte dann der Weltkrieg allen schönen Plänen ein Ende. Das Türkische Reich zerfiel im Verlauf der Operationen im vorderen Orient, die Engländer zogen in Bagdad ein und machten aus dem Zweistromland den von ihnen abhängigen Staat Irak. Frankreich wurde mit dem Mandat über Syrien abgespiesen, und der Bahnbau wurde nach Kriegsende von den Briten wieder aufgenommen, allerdings nur widerwillig. Es waren dann die Franzosen, die von Aleppo aus den Anschluß Mossuls an die Bahn betrieben haben, deren letzte Lücke aber erst 1940 geschlossen wurde. Von 1936 an datiert die direkte Eisenbahnverbindung von Westeuropa über Belgrad-Sofia - Philippopol - Edirne nach Istanbul (dem früheren Konstantinopel) und weiter in Kleinasien über Eskischehir-Konia-Aleppo nach Nissibin-Mossul-Bagdad und weiter nach Basra am Persischen Golf.

*

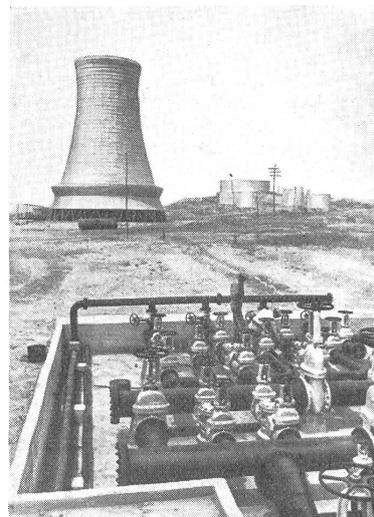
Weil das Mossul-Petroleum stellenweise so großzügig ist, daß es von selbst aus dem Erdboden tritt, so kannten es auch bereits die Zeitgenossen des Altertums, die es zu Beleuchtungszwecken recht wohl zu schätzen wußten. Die Entdeckung für die Neuzeit ging unter sonderbaren Umständen vor sich, über die Paul Schmitz in seinem Buch «All-Islam» u. a. wie folgt berichtet: «Im Jahre 1896, anlässlich einer christenfeindlichen Manifestation des Sultans Abdul Hamid, war in Ostanatolien der Sitz und das Eigentum einer amerikanischen Missionsgesellschaft von der fanatisierten Menge zerstört worden. Die amerikanische Regierung verlangte Schadenersatz, und als man in Konstantinopel auswich, schickte

sie in altbewährter Weise ein Kriegsschiff, die ‚Kentucky‘, nach Konstantinopel, um dem Genugtuungswillen der Hohen Pforte etwas nachzuhelfen. Auf diesem Schiff befand sich als Führer der amerikanischen Abordnung Admiral C. M. Chester, der sich während der Aufenthaltszeit des Schiffes die türkischen Verhältnisse etwas näher betrachtete. Infolge dieser inoffiziellen Inspektionsreisen quittierte der hellsichtige Admiral nach Erledigung seiner offiziellen Mission seinen Dienst, traf in Beziehungen zur amerikanischen Erdölindustrie und kehrte als deren Interessenvertreter in die Türkei zurück. Damit begann hier der Kampf um die Oelquellen.»

*

Es gab indessen auch noch andere Leute, die Lunte gerochen hatten: die Herren von der «Deutsch-Anatolischen Eisenbahngesellschaft» wußten auch, daß Erdöl im Zeitalter des aufkommenden Explosionsmotors einmal Goldes Wert bekommen könnte. In der Tat bekam die genannte Gesellschaft 1908 die Konzession, zwischen Bagdad und Mossul der geplanten Bahnlinie entlang nach Oel graben zu dürfen. Der Amerikaner strich die Segel noch nicht, doch erwuchs ihm in der «Anglo Iranian Oil Company» eine neue Konkurrenz. Diese Gesellschaft hatte bereits in Südpersien bedeutende Konzessionen erobert, und sie war deshalb bedeutungsvoll, weil die Aktienmehrheit in den Händen der britischen Admiralität, also des britischen Staates, war. Das große Rennen hatte somit begonnen...

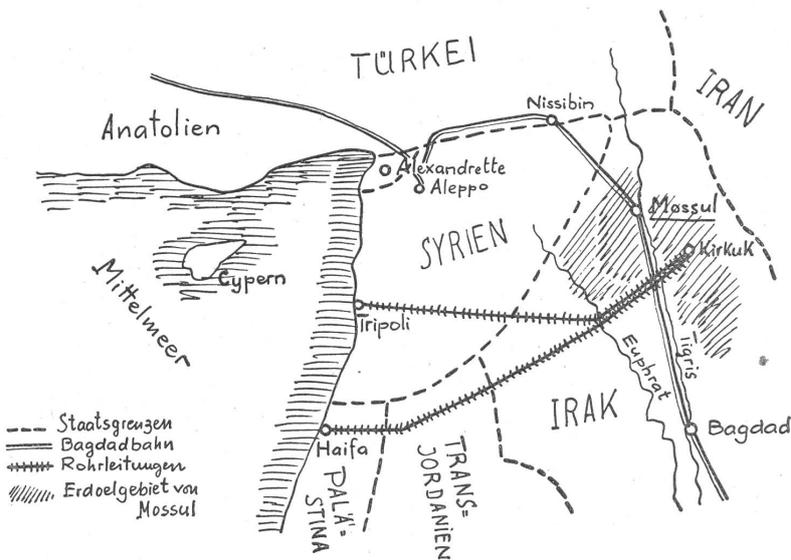
Da platzte eine kleine Bombe: Die Jungtürken stürzten den Sultan Abdul Hamid, der die Konzessionsgelder in seinen Privatsack hatte fließen lassen und daher geneigt gewesen war, die Konkurrenten gegeneinander auszuspielen, um möglichst viel Kleingeld einheimen zu können. Die neue Regierung wollte von der bereits erteilten Konzession an die Deutschen nichts



Oelfelder von Mossul. Im Hintergrund links ein Bohrturm, rechts Oelreservoir; im Vordergrund eine Kläranlage, wo das Oel von Schwefelgasen gereinigt wird.

ATP-Bilderdienst, Zürich.

mehr wissen, und es kam zu neuen Verhandlungen. Diesmal gingen die Amerikaner zuerst durchs Ziel: sie erhielten Konzessionen im Wilajet Mossul zu beiden Seiten des Tigris. Ein neuer Zwischenfall machte dem großen Liebeswerben erneut ein Ende: der Italienisch-Türkische Krieg 1911/12 um den Besitz von Tripolis und Libyen in Nordafrika und um die Herrschaft der Inseln des Dodekanes zwischen Kreta und Kleinasien im östlichen Mittelmeer. Der Vertrag mit dem Amerikaner wurde nie ratifiziert, und unterdessen hatten sich die beiden Uebergangenen, der Deutsche und der Engländer, geeinigt: Man gründete

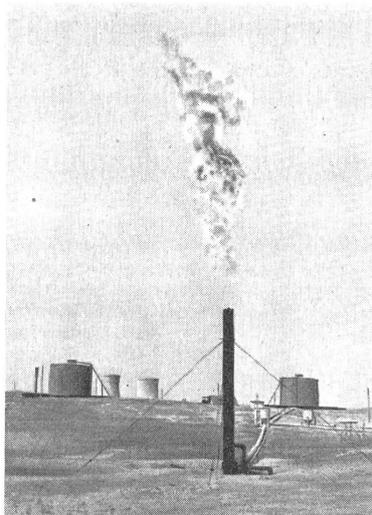


eine neue Gesellschaft, die «Turkish Petroleum Company». Darin wuschen ihre Hände die britisch-holländische Gesellschaft «Royal Dutch Shell» (Oelmagnat Deterding), die Deutsche Bank und die Türkische Nationalbank. Später kam noch die bereits genannte «Anglo Iranian» hinzu. Am Vorabend des Weltkrieges bekam diese Gesellschaft die ausschließliche Konzession zugesprochen, in den Bezirken Mossul und Bagdad das Petroleum auszubeuten. Der Amerikaner war also total ausgeschiff worden...

*

Aber wieder kam es anders: Der Weltkrieg sah bald den Zusammenbruch der Türkei, später die Niederlage Deutschlands. Die Engländer besetzten als die Sieger im vorderen Orient Mesopotamien und nahmen selbstverständlich auch alle Ausbeutungsrechte für Petroleum in Anspruch. Da meldete sich als neuer Liebhaber für Erdöl Frankreich, das als Schutzmacht über Syrien ebenfalls Ansprüche stellte. Ein Konflikt konnte vermieden werden, indem es zu einer Verständigung kam, bei welcher die französischen Wünsche allerdings nicht in Erfüllung gingen.

Kaum war dieser «Posten» liquidiert, hatten sich die Engländer der Amerikaner erneut zu erwehren, die sich jetzt auf ihre frühere Konzession besannen und sich zur Verteilung des Kuchens wieder meldeten. Es begann ein gewaltiger Machtkampf um das vorderasiatische Erdöl, und riesige Bestechungssummen sind geheime Kanäle hindurch geflossen — schließlich konnte von den Briten auch die amerikanische «Standard Oil», die Gesellschaft Rockefellers, herausmanöviert werden. 1925 war man endlich so weit, daß man sich von der unter britischem Einfluß stehenden Regierung des neuen Staates Irak eine 75-jährige Konzession für das Ostufer des Tigris geben lassen konnte; «man», das



Verbrennung des aus dem Rohöl ausgeschiedenen Gases. Im Hintergrund Bohrtürme und Reservoirs.

ATP-Bilderdienst, Zürich.

war die bereits genannte Türkische Petroleum-Gesellschaft, deren Aktienmehrheit ebenfalls in London lag. Später streifte man den türkischen Deckmantel ab und gründete als Nachfolgerin die «Irak Petrol Company», die heute noch die Oelvorkommen auf den sogenannten Kirkukfeldern ausbeutet, östlich von Mossul. Zwei Rohrleitungen, die sogenannten «Pipe-Lines», verbinden die Oelfelder mit dem Mittelmeer; sie münden in den Häfen von Tripoli und Haifa in Palästina.

Blieb noch die Konzession auf dem Westufer des Tigris auf den sogenannten Mossul-Feldern. Zum Zweck der Ausbeutung wurde eine bunt zusammengewürfelte neue Gesellschaft gegründet, die «British

Oil Development Company», die mit englischem, deutschem, italienischem, schweizerischem, französischem, niederländischem und irakischem Geld arbeitete. Sie erhielt prompt 1932 die Konzession, doch wurde schon 1936 die Aktienmehrheit an die «Irak Petrol Company» übertragen, die schon die weiter östlich gelegenen Felder ausbeutet. Nach diesen mannigfachen und verworrenen Umwegen sind nun alle Erdölinteressen in Mossul im Besitz (via «Irak Petrol Company») der «Anglo Iranian», mit andern Worten in den Händen der englischen Regierung. Doch taucht von Süden her, vom Persischen Golf, bereits neue amerikanische Konkurrenz auf, die sich mit dem Schah von Persien zusammengetan hat, um in die britische Petroleum-Vorherrschaft bei Gelegenheit eine Bresche zu schlagen.

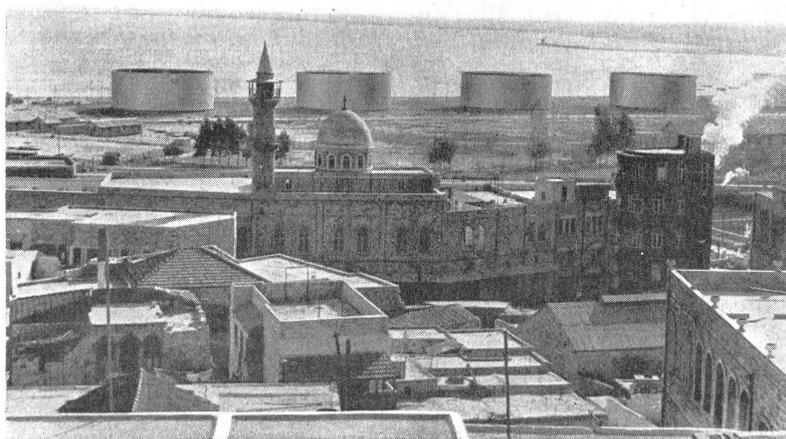
*

Was das alles nun mit dem Vorstoß der Achsenmächte im Balkan zu tun hat? Denken wir an folgende Zusammenhänge: Alle diese Erdölkonzessionen gehen einmal zu Ende, das heißt, die Ausbeutungsrechte mit allen Anlagen fallen nach festgelegten Fristen entschädigungslos an die betreffenden Staaten. Diese werden somit in einigen Jahrzehnten gewaltige Erdölproduzenten, denn es ist nicht anzunehmen, daß der ölhaltige Boden bald erschöpft sein wird. Es ist somit von ganz gewaltigem Interesse, zu welchem Mächteblock die in Frage stehenden vorderasiatischen Staaten halten. Und in diesem Sinn heute Vorkehrungen zu treffen — doch das gehört ins Gebiet der allerhöchsten Politik, in die wir uns hier nicht einzumischen haben. m.

Mannhaftigkeit eines Volkes

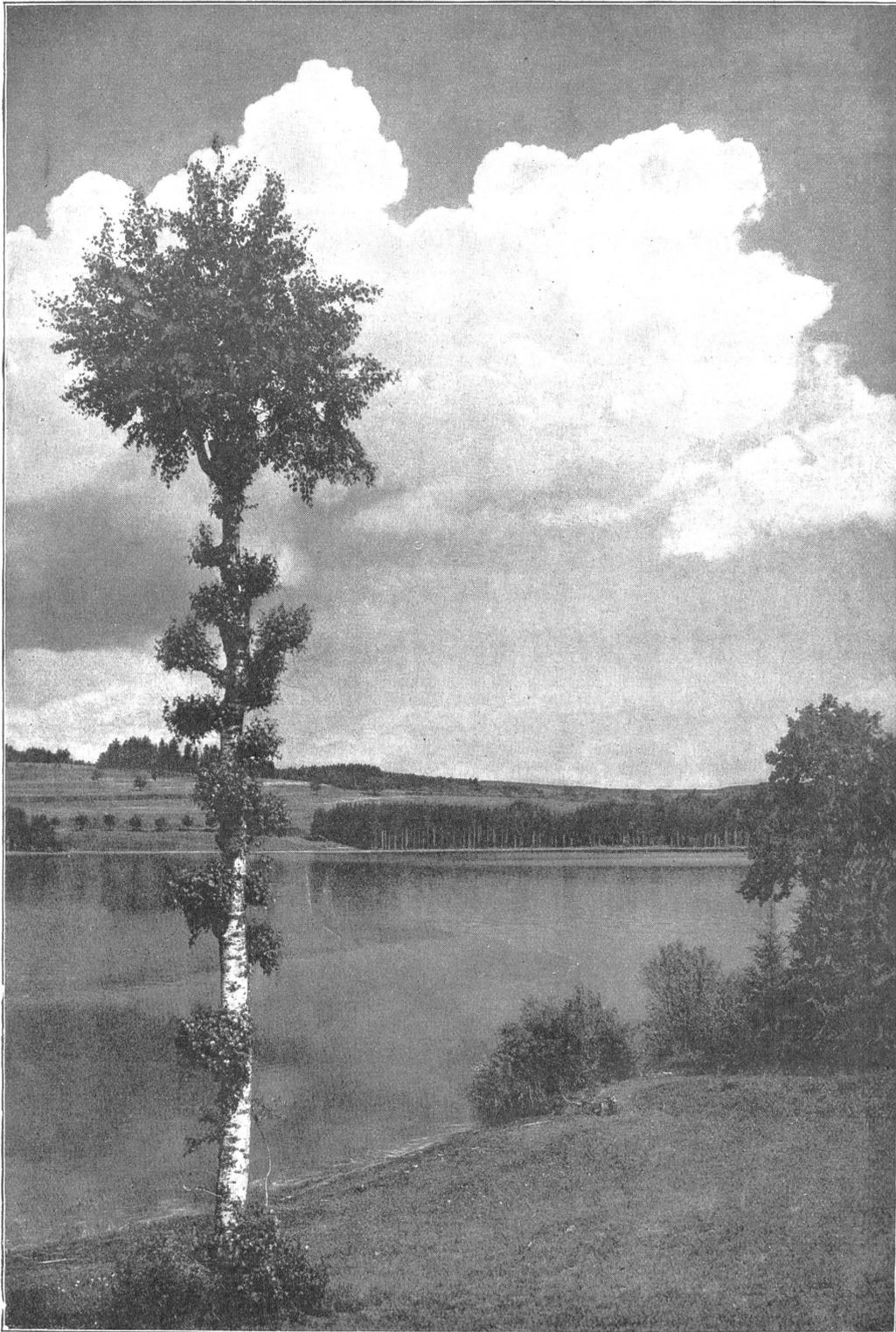
Jedenfalls ist es auch heute notwendig und gerechtfertigt, ohne irgendwelche Grofsprecherei auf die Bedeutung der Mannhaftigkeit hinzuweisen. Was selbst kleine Völker zu leisten vermögen, wenn sie wirklich entschlossen sind, dafür zeugt vieles in Vergangenheit und Gegenwart. — Wirklich entschlossen sein, darauf kommt alles an. — Erinnern wir uns hier aber auch daran, daß es Niederlagen gibt, die berühmter sind als die glänzendsten Siege. Der Kampf bei St. Jakob an der Birs und die Schlacht bei Marignano sind solche Beispiele. Und denken wir selbst an Neuenegg. Am verhängnisvollen 5. März 1798 warfen etwa 2300 Mann mit ihrer entfesselten albernischen Tapferkeit eine große französische Uebermacht über die Sense zurück in wilde Flucht. Diese Waffentat hat das Geschick der alten Eidgenossenschaft nicht gewendet. Wäre sie darum nicht besser unterblieben! Wäre es nicht vernünftiger gewesen, das Blut zu sparen! Darauf ist zu antworten: Wahrscheinlich macht gerade das den eigentlichen Wert und Kern der Menschen und der Völker aus, was über die bloße Klugheit und Vernünftigkeit hinausgeht.

Wir Heutigen können jedenfalls nicht wünschen, daß bei Neuenegg nicht gekämpft worden wäre, so wenig als wir die Taten der Nidwaldner aus der Geschichte austreichen möchten. Alles, was ein Volk Rechtes und Mannhaftes leistet, sei es zum Schutze des Landes mit den Waffen in der Hand, seien es Werke des Friedens, gibt ihm Kraft, innern Halt, verpflichtet die spätern Generationen und weist und ebnet ihnen die Wege. Arnold Jaggi.



Von den Oelfeldern Mossuls und Kirkuks führt eine unterirdische Oelleitung, die Pipe-Line, direkt in den Hafen von Haifa am Mittelländischen Meer. Rings um den ganzen Hafenuai erkennt man die riesigen Oeltanks, von wo aus die Royal Air Force sowie die britische Mittelmeerflotte mit Treibstoffen versorgt werden.

ATP-Bilderdienst, Zürich.



Vom Ter.-Kdo. 6, zur veröffentl. freigegeben

Landschaft am Lac de Bret

Unsere schöne Heimat