**Zeitschrift:** Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

**Band:** 5 (1915)

**Heft:** 11

**Artikel:** Die Wurzeln des Weltkrieges

**Autor:** H.B.

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-634786

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**Terms of use**

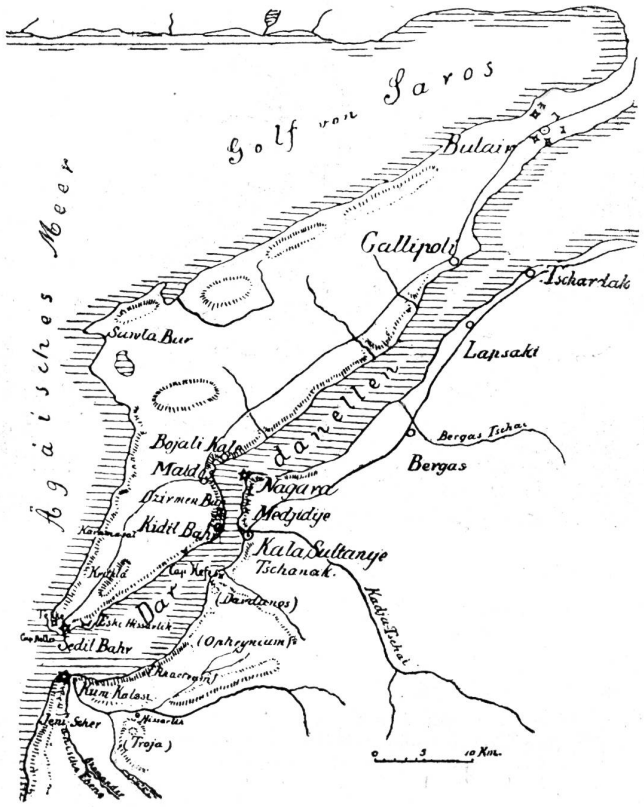
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 31.07.2025

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

# Die Wurzeln des Weltkrieges.

Der Weltkrieg ist in ein Stadium getreten, in dem nun wohl der Schleier über gewisse Dinge gelüftet wird. Indem die Mächte der Triple-Entente sich anschicken, Konstantinopel zu erobern und nach gutem Gelingen dieses Vorhabens die alte Türkei zu zertrümmern, wollen sie nicht bloß den schwächsten ihrer Feinde zu Boden werfen, sondern sich zugleich des Siegespreises, um den es in diesem Völkerkampfe geht, bemächtigen. Der Siegespreis ist Kleinasien, ist Syrien, ist Mesopothamien, ist die Bagdadbahn. Um diesen Preis setzen die kriegenden Völker ihr Höchstes ein. Das friedliche Deutschland hatte ihn schon halb und halb in den Händen; dem kriegführenden soll es nun entrissen werden. Es ist klar, daß sich Deutschland und sein Verbündeter, so lange sie das siegreiche Schwert in der Hand halten, diesen Preis nicht entreißen lassen. Die Entscheidung über das Schicksal der Türkei liegt also nach wie vor auf dem europäischen Kriegsschauplatz. Aber nichtsdestoweniger gilt: im Kampf um die Dardanellen und um das kleinasiatische Hinterland geht es um den Kern der Weltkriegfrage.




Kartenskizze der Dardanellen.

Eine einfache Tatsachenreihe genügt, um das darzutun. Fangen wir mit Rußland an: Seit Peter dem Großen, seit 200 Jahren ist Konstantinopel und der freie Zugang zum Mittelmeer Rußlands politisches A und O. Der russische Riese will seine Beine und Arme einmal ausstrecken können. Der Zugang zum Weltmeere, der ihm seit zwei Jahrhunderten von den Westmächten verwehrt worden ist, jetzt endlich winkt er ihm. Es sind nicht bloß Machtfragen, die Rußland mit der Durchfahrtsfrage lösen will, es sind in erster Linie Handelsfragen, ökonomische Probleme. Ein Riesenvolk mit vorwiegend fruchtbarem Ackerbau kann sich ohne Industrie nicht aus der Unkultur emporringen, und die Industrie wiederum kann nicht werden und wachsen ohne Welthandel, ohne Meereshandel. Ein Rußland ohne Meeresküste, wie sich Deutschland den östlichen Nachbar träumt, wäre eine ewige Gefahr für den europäischen Frieden, ein Titan, der stetsfort an seinen Fesseln rütteln und der sie eines Tages zersprengen würde. Ein Weltkrieg muß Rußland den Zugang zum Mittelmeere schaffen, wenn er die Grundlage zum Weltfrieden schaffen will.

England scheint diese Tatsache unter dem Drucke der Notwendigkeit eingesehen zu haben. Eine Lösung der Orientfrage im Sinne der Tripleentente ist ohne Berücksichtigung der russischen Forderung nicht denkbar. England wird sich für die Machteinbuße, die es erleidet, wenn Rußland als Mittelmeermacht auftritt, schadlos halten an den Ufern des Euphrat und des Tigris.

Den Franzosen wird Anatolien und Syrien als freies Feld der industriellen und kommerziellen Betätigung winken. Die Franzosen sind die ersten Gläubiger der schuldenreichen Türkei. Mit französischem Gelde sind die ersten türkischen Eisenbahnen gebaut worden.

Bis zum Jahre 1888 waren die Engländer und Franzosen sozusagen die einzigen kapitalistischen Ausbeuter der Türkei. Da erscheint plötzlich der deutsche Konkurrent auf dem Plan. Am 4. Oktober 1888 erhält eine deutsche Finanzgruppe unter Führung der Deutschen Bank die Konzession zum Bau der Strecke Ismid-Eskischehir-Angora, vom Marmara-Meer ins Innere Kleinasiens. 1889 erfolgte die erste Orientreise des deutschen Kaisers. Sie war eine Orientierungsreise; der Kaiser wollte den Schauplatz der neuen deutschen Interessen- und Kapitalspolitik ins Auge fassen. Zehn Jahre später, auf seiner zweiten Orientreise hat er dann seine ersten Eindrücke vervollständigt und die Wirkung der jungen deutsch-türkischen Freundschaft vertieft. Schon 1889 gründete sich in Hamburg die Deutsche Levante-Linie, die sich die Förderung des deutschen Orienthandels übers Meer zum Ziele setzte. Ihr Schiffspark betrug vor Kriegsbeginn 61 Dampfer mit 282 400 Tonnen Tragfähigkeit. In ähnlichem Maße wuchs der Landverkehr über Wien und Konstantinopel. Eine großzügige Eisenbahnpolitik setzte in der Türkei ein; deren Leitung ging mehr und mehr in die Hände deutscher Finanzmänner und Ingenieure über. 1893—96 bauten diese die Linie Eskischehir-Konia (südlich von Angora), die nach der künftigen Bagdadbahn hinwies. Kurz nach der zweiten Orientreise des Kaisers wurde die Linie Basra-Bagdad gebaut und damit die Tigris-Euphrat-Ebene mit dem Meere verbunden. 1902 wurde der Hafen Haidar-Pascha am Bosporus, der nördliche Ausgangspunkt der künftigen Bagdadlinie, gebaut.

Am 5. Mai 1903 sodann wurde der Vertrag über den Bau der Linie Konia-Eregli-Adana-Osmanieh-Tell-Habisch-Djerablus-Harvan-Nisibin-Mossul-Bagdad-Basra abgeschlossen und die Bagdadbahngesellschaft gegründet. Das Projekt ist heute sozusagen verwirklicht. In der Hauptsache ist deutsches Kapital in der Linie investiert und deutsche Unternehmung hat sie erstellt. Französische und englische Bagdadbahnprojekte haben vor dem deutschen Projekt den Kürzern ziehen müssen; zuletzt hat auch das deutsche Kapital die französische und englische Konkurrenz besiegt. Die Linie Basra-Bagdad ist ganz in deutschen Händen. 36 % der gesamten türkischen Eisenbahnkapitalien sind deutsch.

Die Bagdad-Bahn ist den Deutschen aber nur Mittel zum Zweck. Sie soll den deutschen Handel und der deutschen Unternehmung die fruchtbarsten Gegenden der Welt erschließen. Das türkische Kleinasien erwies sich bei genauerem Studium als das Land von unübersehbaren Entwicklungsmöglichkeiten. Die türkische Landwirtschaft läuft noch in den Kinderschuhen. Der türkische Bauer pflügt noch mit dem primitivsten Hackenpflug, mäht mit der Sichel und

mit den uralten Dreschschlitten. Die deutsche Eisenindustrie war im Begriffe, bessere Ackergeräte und Maschinen ins Land zu bringen, um die türkische Landwirtschaft ertragfähiger zu machen. Für den deutschen Handel und die deutsche Industrie kommen die folgenden türkischen Bodenprodukte in Betracht:

1. Die Baumwolle: Deutschland führt von diesem Rohstoff jährlich (1913) für 607 Millionen Mark ein und zwar den größten Teil aus Amerika. Die Türkei steht als Baumwollliefer ant erst an 6. Stelle; sie könnte aber füglich an erster stehen, wenn sie ihren Boden voll ausnützte. Großartige Kulturwerke sind im Bau begriffen, die die Türkei zum Hauptlieferanten des deutschen Rohstoffbedarfes machen sollen.

2. An Schafwolle benötigt Deutschland eine Einfuhr im Werte von 413 Millionen Mark. Bisher war Deutschlands Wollindustrie von Argentinien und Australien abhängig. In der Angora-Rasse besitzt Kleinasien aber eine vornehme Wollenlieferantin. Durch rationelle Viehzucht könnte die Wollenproduktion auf ganz andere Höhe gebracht werden als die, auf der sie heute noch steht.

3. Endlich bedarf Deutschland großer Mengen Weizen und Gerste (417 bezw. 390 Millionen Mark). Die Türkei könnte ein Getreideland par exellence werden. Große Ebenen, die heute trockene Einöden sind, können durch Bewässerung fruchtbar gemacht werden. In den Jahren 1913 und 1914 wurden die Bewässerungsanlagen für ein Gebiet von 50 000 Hektaren in der Koniaebene fertiggestellt und in Betrieb gesetzt. Die türkische Getreideproduktion wird sich durch sie in kurzer Zeit verzehnfachen.

Für Mesopothamien hat ein Engländer ein Projekt ausgearbeitet, das diesem ehemals hoch fruchtbaren und heute öden Land zu einer Getreidernte von 1 Million Tonnen verhelfen soll. Das Projekt liegt heute d. h. vor Kriegsausbruch, in den Händen der deutschen Techniker und Unternehmer. Dieser englisch-deutsche Bewässerungsplan umfaßt ein Gebiet von 2,8 Millionen Hektaren. Nach acht Jahren Bauzeit hofft man ein Werk in Betrieb zu setzen, das aus Mesopothamien ein „größeres Aegypten" zu machen imstande ist. Der jährliche Ertrag wird auf 1 000 000 Tonnen, und 2 000 000 Zentner Baumwolle geschätzt, und man rechnet mit einer Zucht von Millionen von Schafen und Hunderttausenden Stück Rindvieh.

Der deutschen Industrie öffnen sich in der Türkei die schönsten Perspektiven. Sie soll die türkische befruchten, die im Lande selber die reichsten Mineralschätze zur Verfügung hat. Von größter Bedeutung für Deutschland verspricht die türkische Petroleumindustrie zu werden. Es ist wiederum Mesopothamien, das großartige Erdölvorkommnisse aufweist. Die Euphrat-Tigris-Ebene hat Anteil an der großen 1000 Kilometer langen persisch-türkischen Petroleumlinie. Die persischen Petroleumgebiete sind in den Händen einer englischen Gesellschaft. Diesen englisch-persischen Oelwerken werden in kurzem die deutsch-türkischen am Tigris, nördlich Bagdad, Konkurrenz machen. Die Bagdadbahn und die deutsche Flotte werden die vornehmsten Abnehmer des mesopothamischen Heizöls sein.

Anfangs 1914 gründete sich die „Deutsch-Türkische Vereinigung", an deren Spitze Dr. Ernst Jäckh und der Direktor der Deutschen Bank stehen. Diese Vereinigung setzte sich zum Ziel, die Türkei mit deutscher Kultur zu durchdringen, „die deutsche und türkische Bildung einander näher zu bringen, insbesondere der Bevölkerung des türkischen Reiches die Errungenschaft der deutschen Wissenschaft in ihrem gegenwärtigen Stande zu vermitteln. Die Vereinigung sucht diesen Zweck durch Gründung, Betrieb und Unterhaltung von Schulen und Erziehungsheimen, von Kranken- und Heilanstalten und später von Hochschulen in der Türkei, sowie durch Entsendung deutscher Lehrer und Aerzte an türkische Schulen und Krankenanstalten, ferner durch Verbreitung passender Schriften und durch andere geeignete Mittel zu erreichen."

Damit erschöpft sich aber das deutsche Wollen noch nicht. Dr. C. A. Schäfer in seiner Schrift „Deutsch-türkische Freundschaft" („Der Deutsche Krieg", poetische Flugschriften, herg. von Ernst Jäckh) verrät auch das militärische Ziel der deutschen Orientpolitik. Basra am Persischen Golf soll zu einem deutschen Flottenstützpunkt erster Ordnung ausgebaut werden; die Heizölvorräte sind in unmittelbarer Nähe. Ueber Wien, Belgrad oder Sofia, Konstantinopel führt die große künftige Militärlinie, die es möglich macht, den englischen Feind mit Macht zu treffen, wo er am empfindlichsten ist, in Aegypten und in Indien.

Ob der „Deutsche Krieg" die deutschen Hoffnungen zur Reife bringt? — Auf alle Fälle lernt man das aus der Betrachtung der orientalischen Frage: Mit dem Schlagwort „Kulturkrieg, Rassenkrieg!" ist es nichts. Es ist der Krieg, wie er immer war: der Kampf um den bessern Weideplatz, mit einem Wort: der Wirtschaftskrieg, der kapitalistische Krieg. H. B.

---

# Kei Urloub isch o für öppis guet!

(Schluß.)

**Skizze von Frieda Brändli.**

„Was tüüfelwätters isch ächt dert unde los", begährt dr Franz uf und schteckt sy Brief wieder y. „Itz wöll er Urloub, choscht's was es wöll." —

Jä, das gang de nid e so uf ds Kommando, das wärd er wohl wüsse-n-und halt o müeße warte wie all ander o, het ihm der Kari zur Antwort ggä. Hingäge, was dä Brief anbelangi, da wölle si itze chly drüber rede. — Uf jede Fall syg z'Bärn unde ne Giftchrot a dr Arbeit gsy und ä wöll grad Laschi oder Löl heiße, we das nid ds Lüci Bohnebluescht syg. Dä Tribel heig es parmal im Poscht-Männerchor ghulfe singe-n-und schpile-n-und syg ihm fascht uf de Zäie-n-ume trappet. — Zerscht sygs ihm no glych gsy, es heig no nes näts Lärvli. Aber woner gmerkt heig, wie-n-es wäg jedem Dingeli-n-e Trubelchopf machi, heig er sich afe pfäie. — Mit ere settige begähr er doch gar nid azhänke. — Aber itz wärd sich die Chrot wölle räche.

„Aber wieso de a mir?" fragt dr Franz und het das Züüg nid rächt chönne kappiere.

„Ja, das Babi het allwäg nid dänkt es träf di, das het alles mir gulte." — Und derna het er dm Brueder erzellt, was für ne Brief daß är vor nes par Tag übercho heig. — Uf das abe-n-isch du dm Franz o nes Liecht ufgange. —

Aber mit däm syg itz di Sach glych no nid im Reine het er gseit — und d'Muetter müeß o wüsse, was brichtet und gschribe wärd über seie. Da gsei me wieder einisch, wie d'Lüt syg. Si schämi sich nidemal, derwile daß me-n-a dr Gränze sy heiligi Pflicht tüeg, d'Gläge heit z'profitiere für eim dr Schatz wölle-n-ufzreise.

„Dä Bohnebluescht haagge chönnt i schtruble, wenn i ne hätt!" —

„Nid, nid," seit dr Kari „es het gwüß nid di wölle beleidige. Wo das di zwo Jumpfere bi dr Muetter het gseh y und uus gah, isch ihm halt grad das bekannte Bärner-Schprüchwört i Sinn cho: es isch alles für öppis guet!" — —