

**Zeitschrift:** Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik  
**Herausgeber:** Verein für wirtschaftshistorische Studien  
**Band:** 110 (2018)

**Artikel:** Der Türken-Müller : ein Luzerner und die Orientbahn. Jakob Müller (1857-1922)  
**Autor:** Lüönd, Karl  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1095732>

### **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:** 25.04.2026

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

# *Der Türken- Müller*

## **EIN LUZERNER UND DIE ORIENTBAHN**

Schweizer **PIONIERE** der Wirtschaft und Technik

von Karl Lüönd







Signet auf Umschlag:  
Jakob Müllers Siegel in arabi-  
scher Schrift, «Jak Müller».

Umschlagsinnenseite:  
Der Orientexpress im Bahnhof  
Sirkeci um 1900. Hier, im euro-  
päischen Teil Konstantinopels,  
befand sich die Endstation.

**Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik**  
Band 110

Karl Lüönd

# DER TÜRKEN-MÜLLER

Ein Luzerner und die Orientbahn  
Jakob Müller (1857–1922)

# INHALT

## 6 Auftakt

### I

## 8 Die Eisenbahn, das «Internet» des 19. Jahrhunderts

Thema des Tages: Eschers verrückte Wette  
mit Favre – Untendurch und steil nach oben  
– Entscheidender Karrieresprung mit 42 Jah-  
ren – Herrschaftliches Leben am Bosphorus

### II

## 20 Bahnen im Orient – Imperialismus mit hoher Rendite

Finanzakrobaten als Eisenbahnpioniere ... –  
... und im Hintergrund der deutsche Kaiser –  
Vom Paradeplatz nach Wien – Trotz Krisen  
und Krieg ein schönes Geschäft – Müller  
und die Anatolische Eisenbahn: servir et  
disparaître

### III

## 34 Rambert, Huguenin, Gross, Müller: tüchtige Schweizer in Konstantinopel

Louis Rambert, eine schillernde Figur am  
Bosphorus – Edouard Huguenins enorme  
Karriere – Ulrich Gross: lieber das Risiko in  
der Ferne als der ruhige Posten in der  
Heimat – «Die starke Hand imponierte den  
Orientalen»

#### **IV**

- 48 **Bewährung in drei Kriegen**  
Eisenbahnbetrieb im Hexenkessel, geschildert in 300 Briefrapporten – Gewalttätigkeit gehörte zum Alltag – Zufällig entdeckt, Bombe unter dem Geleise – Das tägliche Chaos: Fuhrwerke auf den Schienen – Nadelstiche und Schikanen – Jakob Müller, Buchhalter des Chaos – Der Staat ist bankrott, die Bürokratie überlebt – Gelegentlich mit Plünderung und Totschlag bedroht

#### **V**

- 66 **Trotz allem ein Geschäft wie auf Schienen**  
Offensive Strategie auch in schwierigen Zeiten – Auch im Ersten Weltkrieg Dividende wie üblich – Jakob Müllers Bonus – Kapazitätserweiterungen mitten im Krieg – Heikle Verhandlungen, scharf beobachtet

#### **VI**

- 80 **Rückkehr und Abschied**  
Vierzig Jahre sind genug, Rücktritt mit besonderen Ehren – Fürsorglich für die Mitarbeitenden – Wahlheimat Zürich – Orden und Ehrenzeichen

#### **ANHANG**

- 92 **Bibliographie**  
92 **Bildnachweis**  
93 **Dank**  
94 **Buchhinweise**  
96 **Impressum**

#### **Der Autor**

Der Publizist und Buchautor Karl Lüönd (\*1945) hat seit 1998 über fünfzig Biographien und Sachbücher zu wirtschafts- und medienhistorischen Themen publiziert. Zuvor war er als Chefredaktor (Züri Leu, Züri Woche), zeitweise auch als Verleger sowie als Dozent und Berater vielfältig tätig. Lüönd wohnt in Winterthur.

# AUFTAKT

*«In der damaligen Türkei der Sultane bestand eine aussergewöhnliche Einrichtung in den sogenannten Kapitulationen, welche die Ausländer bevorzugten. Auf dieser privilegierten allgemeinen Grundlage und der oft besseren Schulung gegenüber den rückständigen Einheimischen konnten es viele Schweizer in verhältnismässig kurzer Zeit auf einen grünen Zweig bringen.»*

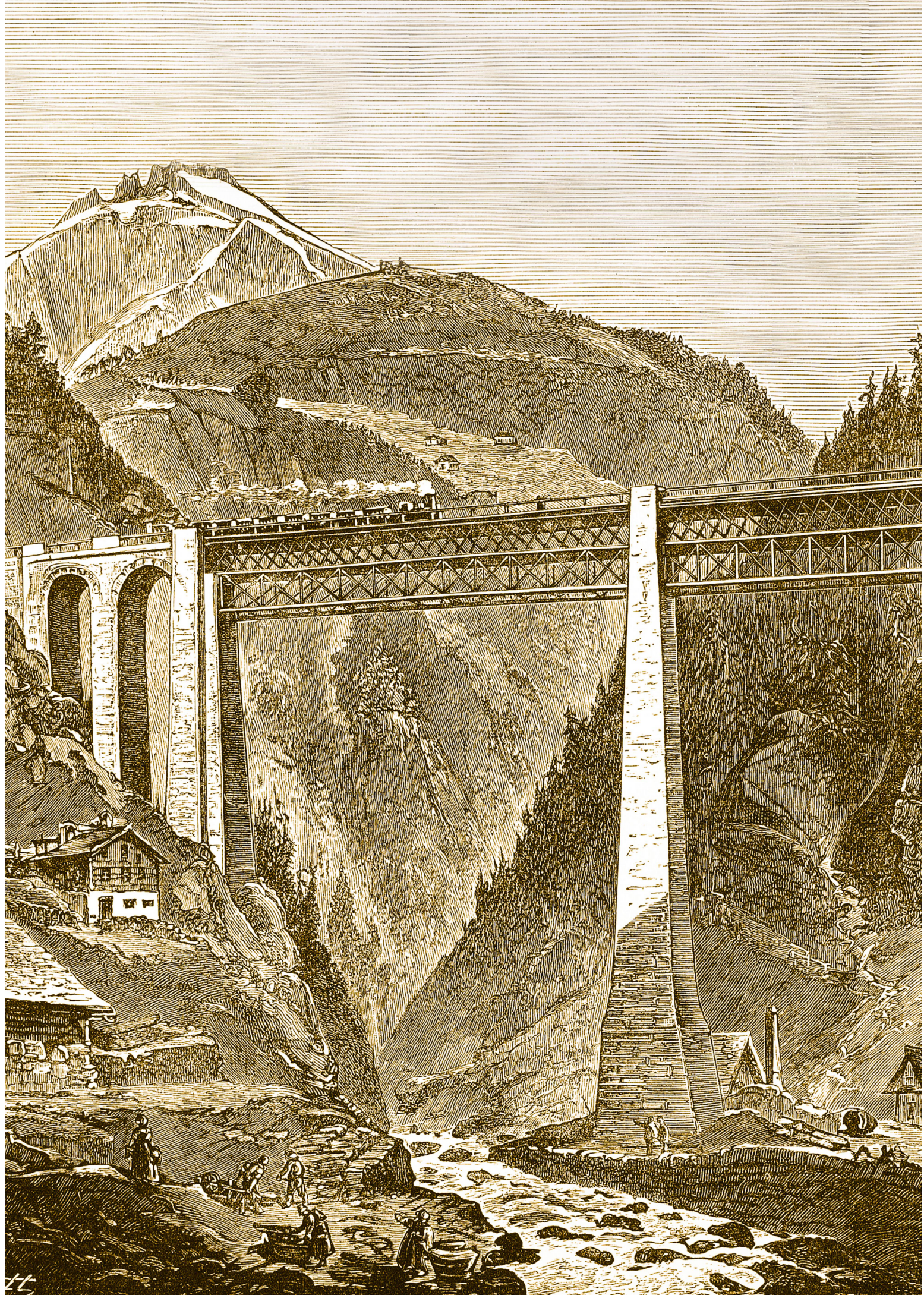
Edgar Müller, um 1925

Die Schweiz war für lange Zeit ein ausgeprägtes Auswanderungsland. Zu den Heerscharen von Söldnern, die in Europa Dienst leisteten, kamen im Verlauf des 19. Jahrhunderts grössere Auswanderungswellen von Bauern und Handwerkern hinzu, die meist nach Amerika zogen. Dort im Westen erlebten sie hautnah, wie dank moderner Technik und insbesondere mit Hilfe der Eisenbahn die «neue Welt» erobert und erschlossen wurde. Zu den Auswanderern gehörten auch Ingenieure, Kaufleute und Intellektuelle. Nicht selten leisteten sie Pionierarbeit, wie in zwei kürzlich erschienenen Pionierbänden aufschlussreich dargestellt wird (📖 104, «Wege nach Utopia» und 📖 107, «Bei Kaisern und Königen»).

Mit der vorliegenden Schrift porträtiert Karl Lüönd einen weiteren Schweizer Pionier, der im Ausland seine Spuren hinterlassen hat: Jakob Müller. Ihn zog es 1877 nicht an europäische Fürstenhöfe und schon gar nicht in «den Westen». Denn in der Zwischenzeit hatte wieder eine andere Weltgegend die Aufmerksamkeit des imperialistischen Europas auf sich gelenkt, man blickte nun gegen «Osten». Und auch den Osten wollte man mit der Eisenbahn erschliessen und wirtschaftlich und kulturell erobern. Ein Schienenstrang quer durch das Osmanische Reich sollte Paris, Berlin oder Wien mit Konstantinopel und weiter mit Bagdad verbinden.

Hierbei kam Jakob Müller zum Einsatz. Sein «Exportartikel» hiess Unternehmenführung, heute auch Management genannt. Oder wie Lüönd feststellt: «Müller war ein Pionier des Dienstleistungsexports». Denn eine Organisation nach strengen betriebswirtschaftlichen Kriterien zu führen, entsprach nicht dem osmanischen Geschäftssinn. Höchst herausfordernd war auch die politische Lage. Ein zerfallendes Reich, separatistische Bewegungen und um Einfluss buhlende Grossmächte boten den Nährboden für Krisen, Kriege und Korruption. Müller blieb davon unbewegt, arbeitete pragmatisch und fokussiert, und war damit nicht nur pionierhaft, sondern auch äusserst erfolgreich. Wie er, leisteten weitere Schweizer, von denen im folgenden die Rede sein wird, Pionierarbeit in Konstantinopel: Ulrich Gross, Edouard Huguenin und Louis Rambert.

*Clemens Fässler, Geschäftsführer*



# DIE EISENBAHN, DAS «INTERNET» DES 19. JAHRHUNDERTS

Die Eisenbahn verliess jahrhundertalte Pfade und bewegte sich dank Brücken und Tunnels in neuen Dimensionen und mit ungeahnter Geschwindigkeit. Holzstich der Kerstelenbachbrücke bei Amsteg kurz nach der Eröffnung der Gotthardlinie 1882.

Rain ist eine bevorzugt gelegene Gemeinde. Sie liegt auf einer Hochebene an einem leicht geneigten Südhang zwischen dem Seetal und dem südlichen Ende des Sempachersees im Kanton Luzern, Schweiz. Hier wohnt «Metzger Jöggel», der Dorfmetzger. Sein Ältester, der eigentlich Jakob Müller heisst, ist fünfzehn Jahre alt und wird gerade aus der Schule entlassen. Es ist das Jahr 1872. Im gleichen Sommer unterschreibt Louis Favre (📖 86, Louis Favre) den Werkvertrag für den Bau des Gotthardtunnels.

Die Bauern in Rain und im nahen Eschenbach, wohin die Müllers später ziehen, sind keine armen Leute, aber sie sind konzentriert auf ihre Höfe. So richtig spannend wird es nur alle vier Jahre, wenn die Behörden gewählt werden. Rain ist eine der vielen parteipolitischen Kampfgemeinden im Kanton Luzern. Das geht so weit, dass es an manchen Orten zwei Musikgesellschaften gibt: eine «rote» (katholisch-konservative) und eine «schwarze» (liberale). Die vermeintlich verkehrte Färbung wird begründet mit den Farben der Fahnen, welche die feindlichen Parteien in den Freischarenzügen vorangetragen haben. Die älteren Leute erinnern sich noch gut an diesen kurzen Konflikt, es sind noch nicht einmal dreissig Jahre her! Wer es sich leisten kann, hält sich eine Tageszeitung aus der nahen Stadt Luzern: das konservative *Vaterland* oder das freisinnige *Luzerner Tagblatt*, je nach der politischen Blutgruppe der Familie. Müllers gehören zur liberalen Minderheit.



So präsentierte sich die Gemeinde Rain im Luzerner Seetal, als ihr Bürger Jakob Müller in Konstantinopel seine Eisenbahner-Karriere startete. Postkarte von 1904.

## **Thema des Tages: Eschers verrückte Wette mit Favre**

Gerade jetzt sind beide Blätter voll von Nachrichten über das grosse Thema der Epoche: die Eisenbahn im allgemeinen und den Gotthard-Durchstich im besonderen. In den acht Jahren bis 1880 will es Louis Favre, dieser waghalsige Ingenieur aus Genf, schaffen. Mit dem allmächtigen Zürcher Bankmagnaten und Spitzenpolitiker Alfred Escher hat er eine Wette abgeschlossen: 5000 Franken Prämie für jeden Tag, an dem der Tunnel vor dem gesetzten Termin fertig würde, 5000 Franken Busse für jeden Tag Verspätung. Verrückte Summen! Denn ein Tunnelarbeiter im Gotthard verdient monatlich gerade mal rund 100 Franken. Auch in Rain spüren die Leute: Beim Eisenbahnbau ist richtig viel Geld zu verdienen oder zu verlieren, je nachdem ...

Über Jakob Müllers Jugend wissen wir sehr wenig. Sein Vater sei ein temperamentvoller und witziger Mann gewesen, wird überliefert. Jost Jakob, wie der Knabe mit Taufnamen heisst, wird am 29. November 1857 geboren und ist das älteste von vier Kindern. Ihm folgen Johann Baptist (1858), Elisabeth Sophia (1860) und Maria (1862). Jakob besucht die Primar- und die Sekundarschule im benachbarten Eschenbach und in der Folge während zwei oder drei Jahren auch das Gymnasium an der Kantonsschule, vermutlich in Luzern. Eine besondere Spur, einen speziellen Wesenszug hat Jakob Müller nur im Gedächtnis des unbekanntenen Autors seines grossen Nachrufs hinterlassen, der im Januar 1923 auf etwas mehr als einer halben Zeitungsseite im *Luzerner Tagblatt* erschien. Der Nachruf-Autor muss sich auf persönliche Erinnerungen gestützt haben: «Wer ihn gesehen hat, wenn sein Vater ihn mit seinem jüngeren Bruder Baptist zur Feldbestellung auf das Moos schickte, und wer beobachtete, wie er damals der Hände Fleiss dem Bruder überliess, während er sich im nahen Walde durch seine Lehrbücher das Feld für geistige Früchte bebaute, der musste sich sagen: Jakob ist für Grosses berufen.»

## **Unten durch und steil nach oben**

Unschwer kann man sich vorstellen, dass das Eisenbahnwesen auf die heranwachsende Jugend eine enorme Faszination ausgeübt hat. Und ihren Vätern wurde nach und nach klar, dass das neue Verkehrsmittel das Alltagsleben, die Märkte, ja die ganze Wirtschaft umwälzen würde, nicht unähnlich dem Phänomen der Digitalisierung, das 125 Jahre später ebenfalls stolze, alte Gewerbe zerstören und phänomenale neue Geschäftsmöglichkeiten schaffen sollte.

In den Jahren, als Jakob Müller seinen Beruf wählte, war der «Hype» der Eisenbahnen auf seinem Höhepunkt. Die noch privaten Eisenbahngesellschaft-

A.

# Kanton Luzern.

## Heimathschein für das Ausland.

Wir Präsident und Mitglieder des *Gemeinderaths*  
von *Rain* im Amte *Hocheder* des Kantons Luzern,

### urkunden hiemit:

daß der Inhaber dieser Urkunde, *Jakob Müller* ledigen  
Standes, *15* Jahre alt, Unser Gemeindegänger sei, und Wir ihn als solchen zu  
allen Zeiten anerkennen werden.

In Kraft dessen geben Wir die bestimmte Zusicherung, daß besagte *Unser* Mit-  
bürger jederzeit und unter allen Umständen in unserer Gemeinde wieder Aufnahme finden  
solle; mit der weitem Erklärung jedoch, daß dieser Heimathschein nur zur Beförderung *seiner*  
auswärtigen Aufenthaltes und keineswegs zu *seiner* Verheirathung *ihm* zugestellt worden,  
indem zur gültigen Eingehung einer Ehe die Vorschriften Unsers Kantons zu beobachten sind.

Urkundlich dessen ist dieser Heimathschein nach hierorts gewohnter Uebung und Form  
unterschrieben, besiegelt und ausgefertigt worden.

Gegeben zu *Rain* den *6. Juni* 1872.

Namens des

Der Präsident:

*J. Rothmüller*

Der Schreiber:

*Sowaiz*



*N. 820.*

Nebst angelegentlicher Empfehlung zu guter Aufnahme und Angebedung respectiven  
obrigkeitlichen Schutzes, bekrundet die Richtigkeit obiger Unterschriften

Luzern, den *11. Juni* 1872.

Namens der Staatskanzlei

des Kantons Luzern;

Der Staatschreiber:

*Emil Feger*



Jakob Müllers Heimathschein aus dem Jahr 1872. Es ist nicht überliefert, zu welchem Anlass dieser Heimathschein ausgestellt wurde.

ten fingen an, sich zu konsolidieren. Die von Winterthur ausgehende, gegen das grosse Zürich gerichtete Schweizerische Nationalbahn wurde 1878 zwangsliquidiert, und es begann der Bau der Alpenbahnen. Als es um die Berufswahl ging, beschloss Jakob Müller, sich der Wachstumsbranche seiner Zeit zu widmen, und er trat 1875 bei der Nordostbahn ein, vermutlich in eine betriebliche Anlehre. Mündliche Quellen bestätigen, dass er eine eindeutig kaufmännisch ausgerichtete Ausbildung mit direktem, starkem Bezug zum Eisenbahnwesen genossen habe. Die Schweiz war ein bevorzugter Arbeitsmarkt für Ingenieure und Beamte des Eisenbahnwesens. Entsprechend kam es zur Abwerbung junger Fachkräfte weit über das geographische Vorstellungsvermögen der Zeitgenossen hinaus.

Wusste Jakob Müller wirklich, wo Konstantinopel lag, als er im Dezember 1877 dorthin reiste? Er war gerade zwanzig Jahre alt. Der kundige Nekrologist des *Luzerner Tagblatts* berichtet: «Dass der besorgte Vater, dem von sogenannten Ratgebern alle möglichen Skrupeln über die Zukunft seines Sohnes prophezeit wurden, diesem nur mit schwerem Herzen die Hand zum Abschied drückte, darf selbstverständlich sein.» Junge Leute hatten damals zwar gute Chancen auf schnelle Karrieren, denn überall wurde Fachpersonal gesucht. Aber Jakob Müller musste dennoch untendurch und fing als Stationsgehilfe in Konstantinopel an. Ab 1883 verkehrte täglich der legendäre Orientexpress zwischen Paris (Gare de l'Est) und Konstantinopel, wo zunächst ein provisorischer Bahnhof die Reisenden empfing. Ab 1890 diente die Müsrahment-Pasa-Station dem Orientexpress als Endbahnhof, der heutige Bahnhof Sirkeci, dessen Restaurant einen legendären Ruf genoss.

Über die frühen Karriereschritte des Jakob Müller gibt es nur lückenhafte Aufschlüsse. Die Personalakten der subalternen Angestellten sind längst aus den Archiven verschwunden. Die erste Erwähnung von Jakob Müller findet sich bezeichnenderweise im Archiv der Deutschen Bank in Frankfurt a. M. Diese kontrollierte die Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen, kurz Orientbahn genannt, welche ein Teil des von Kaiser Wilhelm II. verfolgten Kolonialismus-Konzepts war.

## **Entscheidender Karrieresprung mit 42 Jahren**

Unser Dokument ist ein vom 21. November 1903 datierter Dienstvertrag, in dem Jakob Müller für weitere fünf Jahre in seiner Funktion als Subdirektor der Gesellschaft bestätigt wird. Diesem Vertrag zufolge ist Müller im Alter von 42 Jahren in den Rang des Subdirektors aufgestiegen. Es muss der entscheidende Karrieresprung gewesen sein, und die Bedingungen waren grosszügig. Die Kündigungsfrist betrug 6 Monate, das Jahresgehalt 32 000 Francs; dagegen hatte Jakob Müller keinen Anspruch auf eine Dienstwohnung. Ein solches Jahres-

---

## **DIE EISENBAHN ALS TREIBER DES FORTSCHRITTS**

*Die Eisenbahn mit ihren neuen, schnellen Transportleistungen ermöglichte die Ausweitung der Absatzmärkte und erschuf in hohem Tempo neue Branchen, die Elektrotechnik zum Beispiel, aber auch die Versicherungen. Kaum war die Eisenbahn (mit Verspätung) in der Schweiz angekommen, schlossen sich in Basel, Zürich und St.Gallen junge, ehrgeizige Kaufleute aus der Textilindustrie zusammen. Sie konnten nun exportieren und benötigten Transportversicherungen. Also gründeten sie als «Start-ups» eigene Versicherungsgesellschaften, die sie und ihre Firmen unabhängig machten von den ausländischen Anbietern mit ihren hohen Prämien. Aus diesen Selbsthilfe-Aktionen entstanden Konzerne wie Bâloise, Helvetia und Zurich.*

*Die Eisenbahn war der Treiber für ein besseres Leben schlechthin. Plötzlich waren auf den Strassenmärkten Südfrüchte zu kaufen: Orangen aus Sizilien, Feigen aus Smyrna. Noch im Jahr der Eröffnung des Gotthardtunnels 1882 notierte die Zürcherische Freitagszeitung: «Durch den Gotthard wurden letzte Woche drei für Hamburg bestimmte indische Elefanten spedirt.» Die schweizerische Exportindustrie profitierte sofort in hohem Masse vom neuen Verkehrsmittel, das die Grundlage bildete für den Aufbau der Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft.*

gehalt war zu dieser Zeit ein fürstliches Auskommen, zumal Müller, wie viele andere wichtige Ausländer im Reich des Sultans, von den Kapitulationen (→ 36) profitierte, die ihnen unter anderem Steuerfreiheit gewährten. Zum Vergleich: 1902 wurde Albert Einstein als Beamter im eidgenössischen Patentamt zu Bern angestellt, und sein Jahresgehalt betrug 4200 Franken. Der Vizedirektor einer schweizerischen Grossbank kassierte damals ein Jahresgehalt von rund 10 000 Franken zuzüglich Tantième/Bonus von nochmals 5000 bis 10 000 Franken. Ein Prokurist erhielt etwa die Hälfte.

Die ausländischen Fachkräfte waren der Orientbahngesellschaft offenkundig viel wert; schliesslich rentierte der Betrieb geradezu unglaublich gut, wie später noch zu zeigen sein wird. Die Höhe des Gehalts, die im Vergleich zum späteren Gehalt als Direktor nur unwesentlich tiefer war, verdeutlicht aber auch die Stellung Müllers im Unternehmen: Nur formal war er dem Direktor unterstellt, de facto teilten sich er und Direktor Ulrich Gross die Aufgaben auf. Ganz in diesem Sinne führte Müller schon 1906 auf seiner Visitenkarte die Titel «Delegierter des Verwaltungsrates und Direktor der Orientalischen Eisenbahnen». In schönstem Bürokratendeutsch bestimmte Artikel VI. des Vertrages: «Sollte Herr Subdirektor Müller vor Ablauf der fünfjährigen Engagementsperiode im Dienste der Gesellschaft stehend mit Tod abgehen oder durch Krankheit dienstuntauglich werden, so hat er, resp. seine Familie Anspruch auf ein Jahresgehalt vom Augenblicke seines Ablebens resp. Ausscheidens aus dem Dienst an gerechnet.» Zugleich wurden die Abgangsentschädigungen geregelt für den Fall, dass die Gesellschaft den auslaufenden Vertrag nicht verlängern bzw. später kündigen würde. Pro fünf Dienstjahre hätte dem Subdirektor dann je ein Jahresgehalt zugestanden. Alle diese Ansprüche hatte Müller «ungeachtet seiner Ansprüche aus der Pensionskasse». Im Jahre 1903 war das Bestehen einer betriebseigenen Pensionskasse durchaus noch nicht die Norm.

## **Herrschaftliches Leben am Bosphorus**

Das schon in frühen Berufsjahren hohe Einkommen ermöglichte Müller einen komfortablen Lebensstil. Er heiratete Maria Rosa Cäcilia Honegger (1870–1953), genannt Rosy, die Tochter eines in Konstantinopel niedergelassenen Seidenhändlers aus Rüti im Zürcher Oberland. Die Familie Honegger hatte umfangreichen Grundbesitz auf der europäischen Seite, in der Gegend des heutigen Flughafens. Jakob und Rosy Müller-Honegger hatten vier Kinder, zwei Töchter und zwei Söhne: Edgar (geb. 1892), Rosy (geb. 1894), Julie (geb. 1900) und Jakob (geb. 1901). Im Sommer lebte die Familie in einer Villa am Bosphorus nahe beim Endbahnhof der Orientbahn, sodass der Vater zu Fuss zum Dienst gehen konnte. Die Kinder schwärmten lebenslang von den schönen Sommern, vom Schwimmen im

---

## **GOLDENE JUGEND AM GOLDENEN HORN**

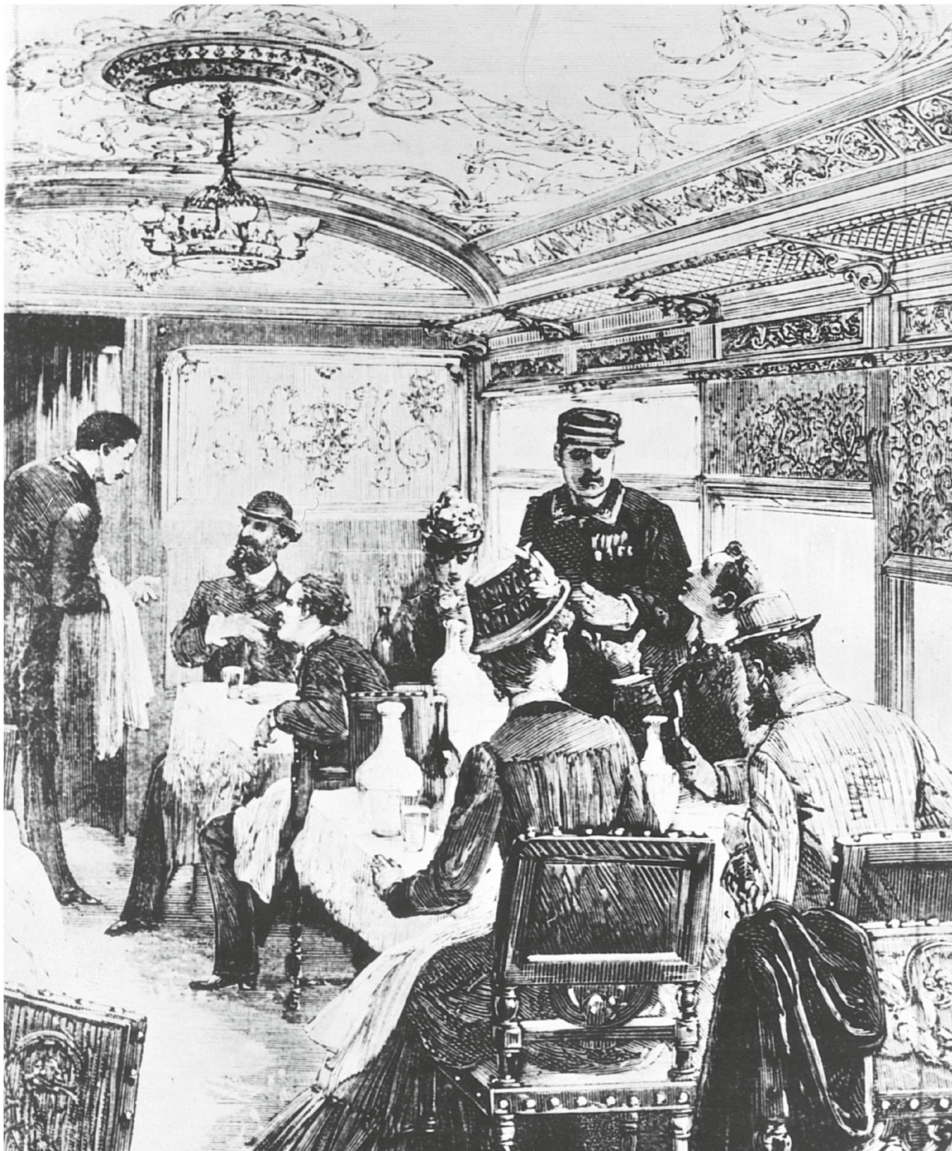
*Jakob Müllers Sohn Edgar verfasste als junger Mann einen leider undatierten Lebenslauf. Er schildert das privilegierte Leben von Ausländerfamilien in Konstantinopel vor dem Ersten Weltkrieg. Die Familienväter waren dem Reich des Sultans als Unternehmer, Ingenieure, Beamte und Fachspezialisten nützlich.*

*«Ich durfte diesen Lebensabschnitt in einer für Ausländer besonders günstigen Atmosphäre verbringen. In der damaligen Türkei der Sultane bestand eine aussergewöhnliche Einrichtung in den sogenannten Kapitulationen, welche die Ausländer vor den Einheimischen bevorzugten, sie z. B. von der Steuerpflicht befreiten und ihnen eigene Gerichtsbarkeit und zahlreiche andere Vorteile und Erleichterungen zubilligten. Auf dieser privilegierten allgemeinen Grundlage und der oft in ihrem eigenen Land genossenen besseren Schulung gegenüber den rückständigen Einheimischen konnten es viele der dort ansässigen Schweizer in verhältnismässig kurzer Zeit auf einen grünen Zweig bringen, d. h. ihre wirtschaftliche Lage ständig verbessern.*

*In Istanbul besuchte ich die Deutsch-Schweizerische Bürgerschule bis zu meinem 14. Altersjahr. Da damals die mittleren und höheren Schulen in der Türkei den Ausbildungsanforderungen der dortigen Schweizerfamilien nicht genügten, schickten die meisten derselben ihre Kinder schon in frühem Alter zum Schulbesuch in die Schweiz. So brachten mich auch meine Eltern im Jahre 1906 – nach einer meinen Horizont erweiternden genussreichen Europareise – in das Institut Grünau (Wabern b/Bern). Die damals repräsentative private Knabenschule zeichnete sich namentlich durch ihr internationales Gepräge aus. Vertreter aus aller Herren Länder waren hier versammelt. Da ich immer gern beobachtete und meinen Mitschülern sympathisch gegenüberstand, lernte ich die Mentalität, die Lebenseinstellung und das Temperament der verschiedenen Nationalitäten kennen, was mir in den späteren Jahren von Nutzen war.»*

nahegelegenen Meer und von den Melonenhändlern, die regelmässig vorbeikamen. Für den Winter besass die Familie im Ausländerviertel Pera eine grosse Wohnung. Wenn die Familie in die Schweiz reiste, wurde ein Extrawagen an den Orientexpress gehängt.

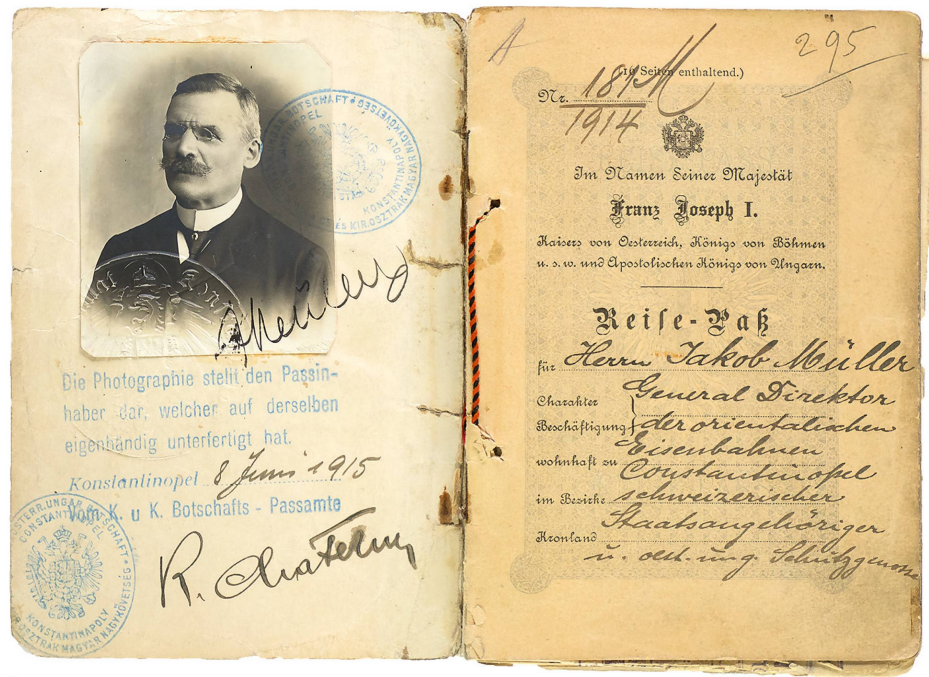
Über die familiären Einzelheiten sind keine schriftlichen Dokumente mehr vorhanden. Enkel Jacques E. Müller, Dr. iur. und Gründer der Intershop Holding, hat auf mündlichem Wege – vor allem von seinem Vater Edgar – einiges über seinen Grossvater erfahren. In der Familie hätten alle Hochachtung vor ihm gehabt. Jakob Müller habe zahlreiche Briefe an seinen Sohn Edgar geschrieben, als dieser im Institut Grünau im bernischen Wabern weilte. Diese Briefe sind leider verschollen.



Der Orientexpress galt als Inbegriff von Eleganz und stilvollem Reisen. Bald verbreiteten Reiseberichte, Romane und Filme den Ruhm dieses «Königs der Züge und Zuges der Könige». Zeichnung einer Szene im Speisewagen.



a



b



c

- a| und b| Als Direktor reiste Jakob Müller mit zwei Pässen: Nebst dem schweizerischen Pass (oben) sollte ihm ein Reisepass von Österreich-Ungarn die häufigen Grenzübertritte erleichtern.
- c| Das um 1910 entstandene Familienbild zeugt von einem sorglosen Leben in grossbürgerlichem Stil. Die Kinder Edgar, Jakob (sitzend), Rosy und Julie flankiert von ihren Eltern Rosy und Jakob (v.l.n.r.). Fotografie von «Sébah & Joaillier. Photographes de la cour Royale de Prusse».



# II BAHNEN IM ORIENT, IMPERIALISMUS MIT HOHER RENDITE

Die 660 Meter lange Sultan-Abdul-Hamid-Brücke über den Bosphorus sollte die Orientbahn mit der Anatolischen Eisenbahn verbinden und damit eine durchgehende Eisenbahnverbindung zwischen Paris und Bagdad ermöglichen. Die Pläne wurden jedoch nie ausgeführt. Illustration von 1900.

Drei grosse Eisenbahnprojekte haben in der Belle Epoque den Balkan und den asiatischen Teil der Türkei erschlossen und das Rückgrat der Infrastruktur in dieser Weltgegend gebildet: die Orientalische Bahn (Baubeginn 1870), die Anatolische Eisenbahn (1888–1899) und die Bagdadbahn (1903–1940). Insgesamt wurden einschliesslich der Stichbahnen und der lokalen Netze in städtischen Agglomerationen über 5100 Kilometer Geleis verlegt und unzählige aufwendige Brücken und Tunnels gebaut.

Im Balkan und in der Türkei Eisenbahnlinien zu bauen und zu betreiben war nicht nur ein technischer, sondern auch ein diplomatischer Kraftakt. Unablässig stritten sich in dieser Wetterecke der Weltpolitik die Grossmächte um Einfluss und um die Kontrolle der Verkehrswege. Die Engländer legten dem Eisenbahnbau so viele Steine in den Weg, wie sie nur konnten, denn sie besaßen die Kontrolle über den Suezkanal, der 1869 eröffnet wurde, also fast zeitgleich mit dem Baubeginn der Verbindung Wien–Konstantinopel. Die entstehende Eisenbahnverbindung betrachteten sie als Konkurrenz. Auch Jahrzehnte später, als die Deutsche Bank ihre Kreditrisiken vermindern und die Anatolische Eisenbahn internationalisieren wollte, lehnten die sonst allgegenwärtigen englischen Geschäftsbanken jegliche Beteiligung ab. Die treibende, wenn auch meist zu schwache Kraft für alle drei grossen Eisenbahnprojekte war das Osmanische Reich, das damit seine Infrastruktur zu verbessern und seine Binnenentwicklung zu beschleunigen hoffte.

## **Finanzakrobaten als Eisenbahnpioniere ...**

Die Finanzierung der Bahnprojekte spiegelt die zeitweise abenteuerlichen Geschäftsverhältnisse des 19. Jahrhunderts. Die Schweiz hat dabei eine bis jetzt noch zu wenig beachtete, aber nicht unwichtige Rolle gespielt. Die vom Sultan freigebig verteilten Konzessionen für die Orientbahn von Wien nach Konstantinopel, die das türkische Reich mit dem Westen verbinden sollte, wurden zunächst von einer belgischen an eine französische Gruppe weitergereicht. Aber beiden fehlte das Kapital zum Bauen. 1869 trat der Finanzabenteurer Baron Moritz von Hirsch auf den Plan, der später «Türken-Hirsch» genannt wurde. Er übernahm die Konzession für 99 Jahre und handelte eine jährliche, durch die Verpfändung von Staatseinkünften gesicherte Ertragsgarantie von 14 000 Francs pro Kilometer gebauter Strecke aus. Bereits 1874 verkehrten die Züge auf drei voneinander unabhängigen Teilnetzen von rund 1300 Kilometern Streckenlänge. Von Hirsch legte Anleihen auf, die mit 3 Prozent zwar niedrig verzinst wurden, aber ungewöhnlichen zusätzlichen Lockstoff enthielten: Die Anleihen kamen in regelmäßige Verlosungen, welche hohe Gewinne versprachen. Es gab Streit um dieses Geschäftsmodell, aber schliesslich wurden die Papiere an der Wiener Börse



Baron Moritz von Hirsch (1831–1896).

zugelassen. Die «Türkenlose» verloren zwar schon nach zwei Jahren einen grossen Teil ihres Werts. Doch das Geld reichte, «die Bahnen mehr schlecht als recht durch einen levantinisch-französischen Unternehmer zu bauen und den Baron Hirsch zu einem der reichsten Leute zu machen».

### **... und im Hintergrund der deutsche Kaiser**

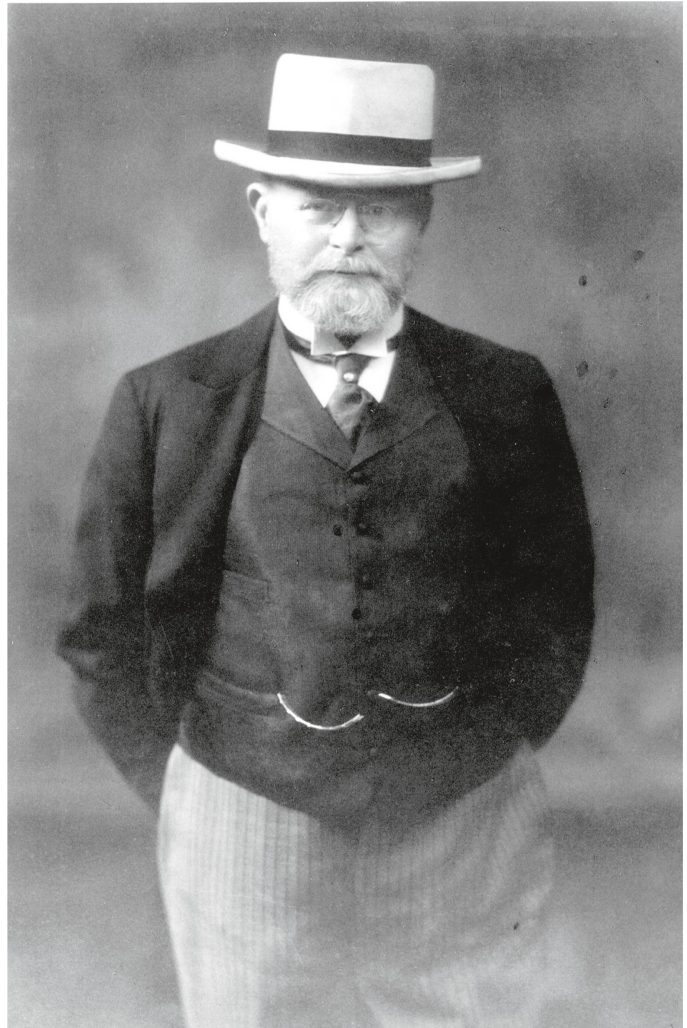
Diese Aussage stammt von Arthur von Gwinner (1856–1931), einem der bedeutendsten europäischen Bankiers seiner Zeit. Er war Vorstandsmitglied der Deutschen Bank (1894–1919) und übernahm 1901, nach dem Tod von Georg von Siemens, die Dossiers der orientalischen Bahnen. Der Sultan wollte die Konzession ausdrücklich einem deutschen Unternehmen erteilen. Das passte gut zu den kolonialistischen Gelüsten des jungen Kaisers Wilhelm II. Die damals schon führende Deutsche Bank verstand den Wink von allerhöchster Stelle. Sie beschloss, sich um die Konzession zu bewerben, sondierte aber zunächst bei Reichskanzler Otto von Bismarck, ob es gegen ein solches Engagement politische Einwände gebe. Die Antwort war vorsichtig ermutigend: nein, keine Einwände. Aber Bismarck wies auf die hohen Risiken und die schwierige Rechtsdurchsetzung im Osmanischen Reich hin. Und er warnte, es müsse klar sein, dass mit einer Risikobeteiligung des Deutschen Reiches nicht gerechnet werden könne. Die Deutsche Bank übernahm in der Folge den Löwenanteil an der Finanzierung des Projekts, versuchte aber früh, die Kapitalisierung auf eine internationale Basis zu stellen – erfolglos. Die Anatolische Eisenbahn blieb deutsch. Ein Vorteil war wenigstens, dass deutsche Bauunternehmer, Lokomotiv- und Waggonfabriken bei den Aufträgen reichlich zum Zuge kamen.



a

a | Julius Frey (1855–1925), von 1900 bis 1911 Direktor und von 1911 bis 1925 Verwaltungsratspräsident der Schweizerischen Kreditanstalt. Gemälde von Paul Janowitch, 1917.

b | Arthur von Gwinner (1856–1931), Vorstandsmitglied der Deutschen Bank von 1894 bis 1919. Fotografie zwischen 1910 und 1918.



b

Dass im Olymp des Eisenbahn-Finanzwesens auch eine der Schweizer Grossbanken führend unterwegs war, wussten damals nur Eingeweihte. Nach der Darstellung von Manfred Pohl, Leiter des Historischen Instituts der Deutschen Bank von 1972 bis 2004, übernahm die Deutsche Bank zusammen mit dem Wiener Bankverein 1890 die Aktien der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen (Orientbahn) aus dem Besitz des Barons von Hirsch «und damit die Kontrolle über die Eisenbahnen im europäischen Teil des Osmanischen Reiches». In der Folge gründeten die Deutsche Bank, der Wiener Bankverein, die Schweizerische Kreditanstalt, die Basler Handelsbank, die Eidgenössische Bank und verschiedene französische, englische und österreichisch-ungarische Geldgeber die «Bank für Orientalische Eisenbahnen», kurz Orientbank genannt. Die Schweizerische Kreditanstalt SKA hatte durch ihren Gründer Alfred Escher (1819–1882) und als seinerzeitige Organisatorin der Finanzierung der Gotthardbahn das Eisenbahnwesen sozusagen in den Genen.

## Vom Paradeplatz nach Wien

Bei der Orientbank handelte es sich freilich mehr um «eine Finanzholding für Eisenbahnwerte und eine Finanzierungsgesellschaft» (Manfred Pohl). Vom enormen Grundkapital von 50 Millionen Franken wurden zunächst nur 20 Prozent eingezahlt; die Aktien verblieben bis 1907 im Besitz der Gründerbanken. Diese neue Bank residierte am Zürcher Sitz der SKA und auch die Buchhaltung der orientalischen Eisenbahnlinien wurde in Schweizer Franken geführt. Administrativer Sitz der Gesellschaft war jedoch Wien. Die SKA entsandte zwei führende Persönlichkeiten in den Verwaltungsrat: Julius Frey und Wilhelm Caspar Escher-Abegg. Sie stieg gemäss Beat Witschi in den Rang eines Hauptaktionärs auf. 1896 beteiligte sie sich auch an der ebenfalls deutsch dominierten Eisenbahngesellschaft Saloniki–Monastir, erweiterte ihren Anteil an der Orientbahn und hielt Anteile an der Anatolischen Eisenbahn.

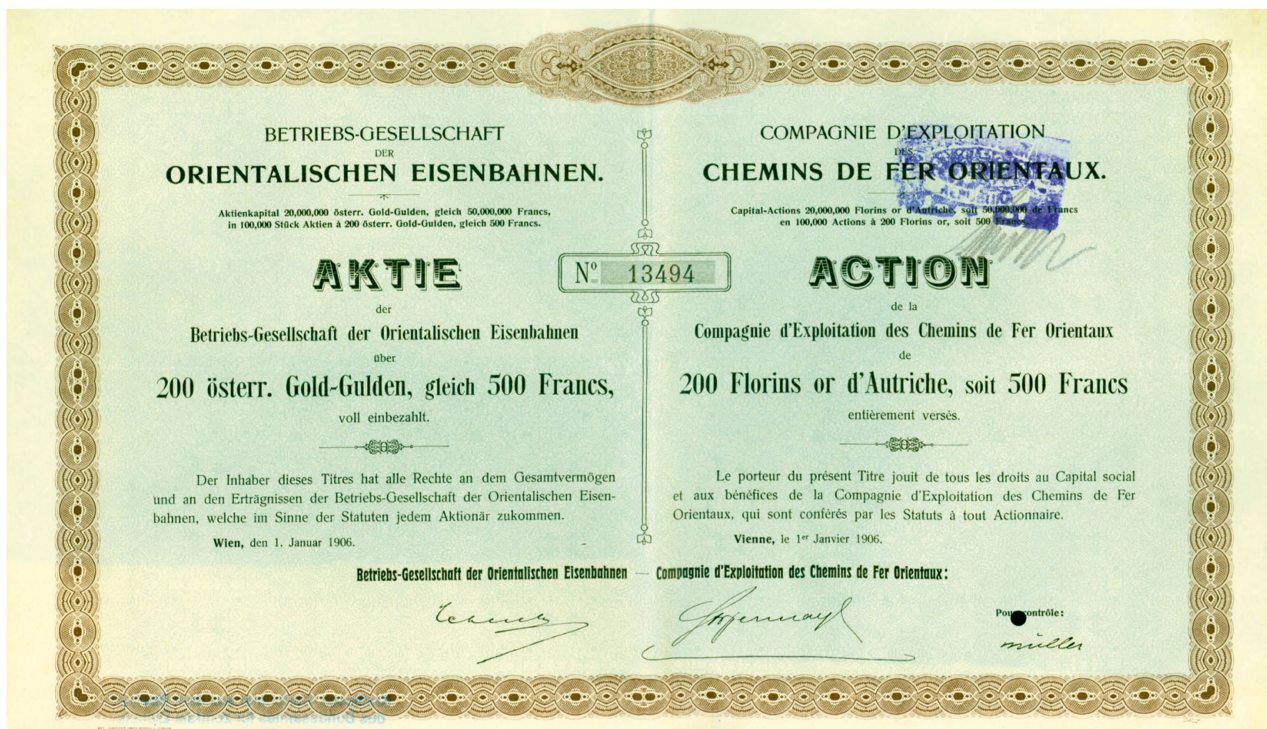
Freilich kam es dann zu einer Verschiebung der SKA-Beteiligung nach Osten. Gerade rechtzeitig vor dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs, im Jahre 1913, verkaufte die Bank ihre letzten Anteile an der Orientbahn an eine österreichisch-ungarische Käufergruppe, hinter der nach der Darstellung von Witschi die österreichisch-ungarische Regierung stand. Gleichzeitig mit seinem Aufstieg zur höchsten exekutiven Position – in der Nachfolge des Schweizers Ulrich Gross – hatte es Jakob Müller mit neuen Chefs zu tun. Die österreichisch-ungarische Mehrheit führte ausserdem dazu, dass immer mehr administrative und technische Fachkräfte aus dem Kaiserreich in die Türkei berufen wurden.

Mit dem Verkaufserlös verstärkte die SKA ihre Beteiligung an der Anatolischen Eisenbahn, welche sich ihrerseits stark am Bau der Bagdadbahn enga-

---

## DIE ORIENTBANK ALS VORBILD FÜR ELEKTROWATT UND MOTOR COLUMBUS

*Von der Bank für Orientalische Eisenbahnen (Orientbank) führt eine direkte Entwicklungslinie zur 1895 gegründeten Bank für elektrische Unternehmungen (Elektrobank, später Elektrowatt), deren Verwaltungsratspräsident von 1911 bis 1925 Julius Frey ebenfalls war. Es heisst, die Elektrobank sei nach dem Vorbild der Orientbank aufgebaut worden. Frey war auch ein massgeblicher Akteur bei der Finanzierung der europäischen Elektrizitätswirtschaft. Er besass Mandate in zahlreichen weiteren Gesellschaften, wie etwa der Bodenkredit-Bank, der SBB oder der Schweizerischen Nationalbank. Elektrowatt, ursprünglich eine Gründung der Berliner Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) beteiligte sich weltweit an der Projektierung und Finanzierung von grossen Infrastrukturwerken, insbesondere Elektrizitätswerken und -netzen, und finanzierte Infrastrukturprojekte, die der schweizerischen Exportindustrie Liefermöglichkeiten boten. Eine ähnliche Funktion übte im Beziehungskreis der konkurrierenden Grossbank, der Schweizerischen Bankgesellschaft, und der Brown Boveri & Cie. (📖 55, **Gründer eines Weltunternehmens**) die Motor Columbus AG aus.*



Aktie der Orientbahn von 1906. Als Vizedirektor unterschrieb auch Jakob Müller «pour contrôle».

gierte. Schweizerisches Geld steckte auch in der Hafengesellschaft von Haidar Pascha und in der Eisenbahngesellschaft Mersina–Tarsus–Adana.

## Trotz Krisen und Krieg ein schönes Geschäft

Ein Einblick in die Ertragslage der Eisenbahnen wurde möglich, als es 1908 um die Bewertung und Übernahme des ostrumelischen (rumänischen) Eisenbahnnetzes ging. Jakob Müller war bei diesen Verhandlungen als zweiter Mann («directeur adjoint») dabei. Es ging um ein Netz von 310 Kilometern. Es wurde errechnet, dass im Mittel der Jahre 1903–1907 pro Kilometer Bruttoerträge von 11 798 Franken erzielt wurden. Der Aufwand betrug 5309 Franken pro Kilometer und Jahr. Darin waren 406 Franken für die Erneuerung des Rollmaterials und der Geleise inbegriffen. Es resultierte ein Ertrag von 6489 Franken pro Kilometer, was eine enorme Marge von 55,5 Prozent bedeutete. Solche Zahlen waren Grund genug dafür, dass sich die höchsten Herren der beteiligten Banken so intensiv um das Eisenbahnwesen im Türkenreich kümmerten.

Auch in den schwierigen Jahren der Balkankriege und des Ersten Weltkriegs verdiente Müllers Bahn immer noch sehr gut. Sie verfügte über reichlich flüssige Mittel, um die laufenden Reparaturarbeiten und Wiederaufbauarbeiten, aber auch Investitionen, zum Beispiel für die vom Militär verlangten speziellen Verladerampen, aus der laufenden Rechnung bezahlen zu können.

---

## DIE POLITISCHE GROSSWETTERLAGE

*Als Jakob Müller Ende 1877 in Konstantinopel eintraf, war der Zerfall des Osmanischen Reiches schon weit fortgeschritten. Eingeleitet wurde er eigentlich schon durch die zweite Belagerung Wiens im Jahr 1683. Seither suchten die europäischen Mächte, Russland eingeschlossen, ihren Einfluss in diesem riesigen, aber schwachen Reich zu stärken, weil sie sich vor der Aggression islamischer Heere fürchteten. In der Folge wurde die Türkei zu einem spiegelglatten Parkett der Diplomatie. Die vielen komplizierten Intrigen bauten auf der Voraussetzung auf, dass «der kranke Mann am Bosphorus» finanzschwach, rückständig und extrem beeinflussbar war. Kriege und nationale Unabhängigkeitsbewegungen hatten dem Osmanischen Reich schon im 18. und 19. Jahrhundert grosse Gebietsverluste zugefügt.*

*Müllers gesamte vierzigjährige Dienstzeit war von politischer Unrast, Tumulten, Aufständen und Revolutionen gekennzeichnet. 1878 kam Sultan Abdülhamid II. an die Macht und erliess noch im gleichen Jahr die erste osmanische Verfassung. Doch sein Reformwille erlahmte früh. Der wirkliche Reformers und zeitweilige Grosswesir Midhat Pascha wurde ins Exil geschickt, das Parlament geschlossen. Da war er schon wieder, der alte, absolutistische Führungsstil. Zivilisatorisch näherte sich die Türkei an Europa an und geriet zugleich finanziell zunehmend in die Abhängigkeit der Grossmächte.*

*1875 erklärte die Türkei den Staatsbankrott. Sieben europäische Mächte, die Hauptgläubiger, stellten das Land unter Vormundschaft. Die «Staatsschuldenverwaltung» unter europäischer Regie kontrollierte die Steuereingänge und organisierte die Rückzahlung der Schulden. Zugleich besetzten die in der Gründerzeit reich und weltgewandt gewordenen Bankiers und Industriellen aus dem Westen die wirtschaftlich profitablen Branchen im Türkenreich, wozu auch die internationalen Eisenbahnverbindungen und die Nahverkehrssysteme in den Grossstädten gehörten. Erst unter dem Druck der Krise, als Missernten eintraten (1905–1907) und die Beamtenlöhne nicht mehr bezahlt werden konnten, dieweil die*

---

---

*Jungtürken den Aufstand wagten, wurde der despotische Sultan 1909 schliesslich abgesetzt. Da sich in der Folge die Jungtürken auf das Militär stützten, musste der schwache Staat diesem jeden Wunsch erfüllen. Die Militärausgaben betrug in diesen Jahren 35 Prozent vom Staatshaushalt; Geld, das für den Aufbau des Landes fehlte.*

*Der scharfe Nationalismus der Jungtürken förderte die Abspaltung nichttürkischer Reichsteile, zum Beispiel Lybien. Bulgarien, Serbien, Griechenland und Montenegro schlossen 1912 den Balkanbund. Im darauffolgenden Ersten Balkankrieg wurde das Osmanische Reich vernichtend geschlagen; es musste nicht nur tausende von Flüchtlingen versorgen, sondern verlor auch die früher einträglichen balkanischen Provinzen. Im Zweiten Balkankrieg griff Bulgarien seine ehemaligen Verbündeten an. Nach mehreren Niederlagen musste es alle seine kurz zuvor eroberten Gebiete wieder abgeben, wobei auch die Osmanen einen kleinen Teil der europäischen Gebiete zurückerobern konnten. Insgesamt verlor das Osmanische Reich in den Jahren 1912/13 aber etwa drei Viertel der europäischen Gebiete, die von der Orientbahn durchfahren wurden. 1913 folgte eine jungtürkische Revolution mit schweren Unruhen und Hinrichtungen. Dieweil verschärfte sich das Ringen der Grossmächte einschliesslich Russlands. Alle wollten das Machtvakuum am Bosphorus ausfüllen.*

*Vor diesem Hintergrund wird die unendliche Schwierigkeit der Aufgabe begreifbar, die Jakob Müller – ab 1913 auch formell der oberste Manager der Orientbahn – zu lösen hatte.*

## Müller und die Anatolische Eisenbahn: servir et disparaître

Jakob Müller aus Rain im Luzernbiet hatte während seines Berufslebens fast ausschliesslich mit der Orientbahn zu tun, war also mit- und ab 1913 als oberster Manager gesamtverantwortlich für den legendären Orientexpress, dem Filme und Romane zuhauf gewidmet wurden. Müller erwarb sich einen sagenhaften Ruf als Betriebsfachmann und Organisator. Deshalb wurde er am Ende seiner beruflichen Laufbahn noch gebeten, auch in den Verwaltungsrat der Anatolischen Eisenbahn einzutreten. Die Umstände seiner Ernennung und Verabschiedung in diesem Mandat innerhalb von nur zwei Jahren zeigen dreierlei: die hohe Wertschätzung, die Jakob Müller bei seinen Vorgesetzten genoss, den hohen Grad der Politisierung in den Bahngesellschaften wie auch in deren Orientbank sowie die bedingungslose Loyalität Müllers.

Im Mai 1916 hatte Julius Frey, Verwaltungsratspräsident der Schweizerischen Kreditanstalt, ein Problem, das damit zusammenhing, dass er auch den Verwaltungsrat der juristisch bei der SKA in Zürich angesiedelten Orientbank präsidierte. Arthur von Gwinner, Vorstand der Deutschen Bank, hatte Frey eingeladen, einen vakanten Verwaltungsratssitz in der Anatolischen Eisenbahngesellschaft wieder mit einem Mann seines Vertrauens zu besetzen. Von Gwinner und Frey waren, wenn es so etwas auf ihrer geschäftlichen Flughöhe gibt, Freunde. Zu dieser Zeit hatte die Kreditanstalt ihre Beteiligung an der Orientbank bereits abgegeben. Aber man schätzte es trotzdem, dass ein neutraler Schweizer im Verwaltungsrat verblieb und die heiklen Personalien auf höchster Ebene bearbeitete. Und das nächste Geschäft kam ja bestimmt! In seiner Antwort liess Julius Frey die typisch schweizerische Mischung aus diplomatischer Vorsicht und praktischen Überlegungen erkennen, die seinem Vorschlag zugrunde lagen: «Mit Rücksicht auf die Schwierigkeit, für die Sitzungen stets das vorgeschriebene Quorum zusammenzubringen, halte ich es für gegeben, dass ein in Konstantinopel ansässiger Herr zugewählt wird. Freilich haben wir nun drunten keinen Herrn, der recht eigentlich als Vertreter der Orientbank zu bezeichnen wäre; wenn aber z.B. Herr Direktor Müller vorgeschlagen und gewählt würde, würden wir ihn gerne acceptieren und ihn als unseren Vertreter gelten lassen, auch wenn geschäftliche und finanzielle Beziehungen zwischen uns und den Orientalischen Eisenbahnen jetzt nicht mehr bestehen.»

Bedingt durch den Ersten Weltkrieg war die Orientbahn damals in der Tat nicht mehr Teil des grossen Finanzverbundes. Dennoch wurde Jakob Müller am 28. Juni 1916 in den Verwaltungsrat der Anatolischen Eisenbahn gewählt. Schon zwei Jahre später wurde er aus politischen Gründen wieder aus dem Gremium bugsiert. Die Regie führten erneut von Gwinner und Frey. Aus politischen Gründen wollten die Deutschen einen zusätzlichen Vertreter einschleusen, dafür

war der Rücktritt von Müller notwendig. Am 30. April 1918 schrieb von Gwinner an Frey: «Herr Jacques Müller schreibt uns, dass er nunmehr definitiv Konstantinopel verlassen habe. Wir schreiben ihm ein freundliches Wort nach dem Glockenhof, wo er abgestiegen ist. Im nächsten Juni steht er zur Wiederwahl bei der Anatolischen Bahn. Darüber möchte ich mich mit Ihnen unterhalten. Wir müssen nämlich eine Stelle für Exzellenz Zahn frei machen [...] Nun sagen Sie mir, ob die Wiederwahl des Herrn Müller Ihrerseits für eine Notwendigkeit erachtet und beansprucht wird.»

Ein möglicher Hintergrund: Exzellenz von Zahn, welche so dringend den Platz Müllers einnehmen sollte, zeichnete damals auch als «Der Deutsche Delegierte beim Verwaltungsrat der Osmanischen Staatsschuldenverwaltung» und hatte den Finger auf der Kasse des ewig bankrotten Osmanischen Staates, welcher der Eisenbahngesellschaft noch so viel Geld schuldig war, dass sich diese zeitweise um ihre Liquidität sorgte.

Müller wusste, was von ihm erwartet wurde. Er war 61 Jahre alt und schon in die Schweiz heimgekehrt. Artig bat er deshalb, «das Mandat niederlegen zu dürfen. Ich ersuche Sie daher, veranlassen zu wollen, dass bei der demnächst stattfindenden Erneuerungswahl von meiner Person Umgang genommen wird».

Müller macht auch in dieser heiklen Personalie den Eindruck eines bis zum Ende loyalen und uneitlen Mitarbeiters. Nicht ohne Erleichterung schrieb Julius Frey an von Gwinner: «Herr Müller hat dies ohne weiteres begriffen und mir eine Rücktritts-Erklärung eingehändigt, die ich Ihnen im Anschluss übermittle. Sie können danach über das Mandat frei verfügen.»



Eisenbahnen im Osmanischen Reich: gelb die Orientbahn, blau die Anatolische Eisenbahn und rot die Bagdadbahn. Karte von 1914.

---

## DIE BAGDADBAHN

*Mit dem spätesten und mit Abstand kompliziertesten, dritten Eisenbahnprojekt der europäischen Finanzmächte im türkischen Osten, der Bagdadbahn, hatte Jakob Müller nichts mehr zu tun. Die Deutschen nutzten unter der Regie der finanzierenden Deutschen Bank den Bau der Strecken nach Ankara und Konya, um deutsche Bauunternehmen (namentlich Holzmann) mit den damals führenden französischen Gleisbauern in Verbindung zu bringen. Damit konnte sich Holzmann wertvolles Wissen aneignen und für spätere Projekte konkurrenzfähig werden. Krupp konnte die Schienen, Krauss Maffei die Lokomotiven liefern. 1898 reiste Kaiser Wilhelm II. nach Anatolien, verteilte freigebig Orden und verlieh dem grossen Projekt damit die politischen Weihen. Dieweil reklamierten die Russen, denn je weiter östlich die Eisenbahn vordrang, desto stärker sahen sie ihr Einflussgebiet bedroht. 1903 nahm Arthur von Gwinner, Vorstandsmitglied der Deutschen Bank, die Konzession für die Bagdadbahn entgegen. In seinen Lebenserinnerungen berichtet er freimütig, dafür seien hohe Bakschisch-Zahlungen an die Würdenträger am Osmanischen Hofe nötig gewesen.*

*Die Finanzierung wurde etappenweise geregelt; an der neu gegründeten Bahngesellschaft war die Schweizerische Kreditanstalt erneut mit 4 Prozent beteiligt. Finanzierung und Bauarbeiten schleppten sich ebenfalls etappenweise dahin. Ab 1912 wurde das Trassé auch von Bagdad her gebaut. Nach dem Ersten Weltkrieg löste sich das Osmanische Reich auf. Die politische Landkarte wurde neu gezeichnet. Bei der Bagdadbahn blieben grosse Lücken offen. Erst am 15. Juli 1940, 36 Jahre nach dem ersten Spatenstich, fuhr der erste Zug von Istanbul nach Bagdad.*



a

- a) Eisenbahnbau war weitgehend Handarbeit. Ein Bauzug der Bagdadbahn um 1930.
- b) Jakob Müller (4. v.l.) im Kreise von Eisenbahnern, Beamten und Militärs anlässlich der Reise nach Albanien und Mazedonien von 1911. (→ 52)



b



119  
Handwritten text in Ottoman Turkish script, likely a title or description of the scene.

Handwritten signature or name in Ottoman Turkish script, possibly 'Nebah & Jos'.

III

RAMBERT, HUGUENIN,  
GROSS, MÜLLER:  
TÜCHTIGE SCHWEIZER  
IN KONSTANTINOPEL

Hafenszene am Goldenen  
Horn in Konstantinopel  
unweit des Bahnhofs Sirkeci  
um 1900. Im Hintergrund  
die Yeni Cami Moschee.

Schon im 17. Jahrhundert gab es in Konstantinopel eine Schweizer Kolonie, die vor allem aus Vertretern von Genfer Uhren- und Bijouteriehäusern bestand. Diese Kaufleute betrieben einen florierenden Handel bis nach Persien. Später übernahm der Baumwoll- und Seidenhandel die Führungsrolle. Besonders beliebt waren die im Glarnerland hergestellten Turbantücher, die «Türkenkappen», in der Fachsprache Ysmas oder Kalemkiars genannt. Auch die weit verbreitete Kopfbedeckung aus rotem Filz, die sogenannten Fes, wurden in der Schweiz hergestellt. Später erschlossen Bally und andere Schweizer Schuhfabrikanten die levantinischen Märkte, in erster Linie in Ägypten. Auch die Maschinenindustrie, die Lokomotiv- und Waggonfabrikation sowie die Elektroindustrie konnten, dem ständigen Ausbau der türkischen Eisenbahnlinien entsprechend, massiv liefern.

Die Schweiz unterhielt nie diplomatische Beziehungen zum Osmanischen Reich, und sie etablierte sich auch nie durch sogenannte Kapitulationen als Schutzmacht. Kapitulationen wurden vor allem von den Grossmächten abgeschlossen. Dabei handelte es sich um Verträge: Handelsprivilegien gegen Militärhilfe oder Tributzahlungen. Auch Angehörige anderer Staaten konnten sich freiwillig unter den Schutz solcher Kapitulationen begeben. Die Schweizer wählten mehrheitlich Frankreich und Österreich-Ungarn als Schutzmächte.



Ysmas-Tuch mit arabischen Schriftzeichen aus Glarner Produktion.

In den Jahren 1850/1860 kam es zu Meinungsverschiedenheiten unter den Schweizer Handelshäusern wegen der Idee, eine eigene schweizerische Vertretung (Konsulat) bei der Hohen Pforte zu errichten oder einen Handelsvertrag abzuschliessen. Die grossen Handelshäuser waren dagegen, weil sie lieber auf ihre eigenen Kontakte vertrauten. Der Bundesrat verhielt sich jahrelang unentschlossen.

Ab Beginn der 1860er Jahre traten Schweizer in der Levante auch als Kapitalinvestoren auf. Genaue Zahlen fehlen, aber Sachkenner wie Beat Witschi, der zur Frage der schweizerischen Handelsbeziehungen mit der Levante die massgebende Studie verfasst hat, sagen, die schweizerischen Kapitalbeteiligungen in der Türkei seien im Vergleich zu denjenigen, die aus dem übrigen Europa flossen, gering gewesen. Das bedeutendste Unternehmen in diesem Umfeld war die 1890 unter Mitwirkung der Schweizerischen Kreditanstalt, der Basler Handelsbank und der Eidgenössischen Bank gegründete Orientbank.

## **Louis Rambert – eine schillernde Figur am Bosphorus**

Neben Müller waren noch drei andere Schweizer massgebend am Aufbau und an der Führung der orientalischen Eisenbahnsysteme zwischen 1890 und 1920 beteiligt. Interessant ist, dass je zwei völlig entgegengesetzte berufliche Hintergründe hatten: Louis Rambert und Ulrich Gross waren Juristen mit Praxiserfahrung in Politik und Finanzwesen, Edouard Huguenin und Jakob Müller dagegen hatten den mühsamen Aufstieg im Eisenbahnbetrieb, vom Stationsgehilfen bis in die Chefetage, geschafft. Eisenbahnmanager wie Rambert, Huguenin, Gross und Müller zogen eine grosse Zahl von Bahningenieuren und Bahnangestellten nach. Seit den 1890er Jahren wurde deren Zahl immer grösser, so dass sich 1913 an fast allen Eisenbahnknotenpunkten eine gewisse Anzahl schweizerischer Bahnangestellter befand.

Der älteste von ihnen war Louis Rambert (1839–1919). Über ihn schrieb Beat Witschi: «Er war Verwaltungsratsvorsitzender der französischen Eisenbahngesellschaft Salonique-Constantinople-Jonction, Verwaltungsrat der Banque Ottomane Imperiale und der Anatolischen Eisenbahnen sowie Generaldirektor der Osmanischen Tabakregie.» Schon mit dieser Mischung aus Mandaten war Louis Rambert die schillerndste Figur unter den Schweizer Eisenbahnführungskräften am Bosphorus. Der gelernte Anwalt machte zunächst eine politische Karriere, wurde Lausanner Gemeinderat (Legislative) und Nationalrat (1870–1872). Er war der Anwalt des Gotthardtunnelbauers Louis Favre (📖 86, Louis Favre) und wurde 1880 Verwaltungsrat der Eisenbahngesellschaft Suisse Occidentale–Simplon. 1891 reiste er nach Konstantinopel, wo er am Bau der Eisenbahnen des Osmanischen Reiches mitwirkte. 1897 wurde er Verwaltungsrat der Osmanischen Bank, 1900 Direktor des Tabakmonopols.

---

## DIE SCHWEIZER AUSWANDERUNG NACH DER TÜRKEI UND ÄGYPTEN

*Die schweizerische Auswanderung in die Levante trägt alle Merkmale der Berufs- und Karriere-Auswanderung. Rein zahlenmässig ist sie nicht so eindrücklich. Beat Witschi kommt in seiner Studie aufgrund einer detaillierten Erhebung für die 1880er Jahre auf rund 400 Schweizer in Konstantinopel. In Smyrna (heute Izmir) wurden zur gleichen Zeit 148, in der übrigen Türkei 117 Schweizer vermerkt, wobei Frauen und Kinder nicht mitgezählt wurden. Eine dünne Oberschicht an Grosskaufleuten konnte einen grossbürgerlichen Lebensstil pflegen. So gibt es Spuren von einem Kaufmann namens Peter, der ein Haus in der Stadt und ein Palais auf dem Lande besass und sieben oder acht Dienstboten beschäftigte. Der Kaufmann Guido J. Gonzenbach hinterliess 1873 nebst Bargeld und Wertschriften wertvolle Sammlungen von Münzen und Medaillen, antikem Schmuck und Gegenständen in Silber und Gold, sowie von Bildern, Möbeln und Waffen. Ein Thuner Kaufmann machte in einem Schadenersatzprozess geltend, er habe in einer Villa mit neun Zimmern gelebt.*

*Zuunterst auf der Sozialpyramide standen die Namenlosen, von denen viele in der fremden Welt am Bosphorus nie richtig angekommen waren. Je mehr europäische und schweizerische Unternehmen sich in der Türkei niederliessen, desto grösser wurde die Zahl der Schweizer Beamten, Polizisten, Ausbildner und Bankfachleute. Beat Witschi: «Schon seit den fünfziger Jahren [des 19. Jahrhunderts] waren Handwerker und kleine Gewerbetreibende in die Türkei und nach Ägypten gegangen. Sie versuchten ihr Glück unter anderem als Uhrmacher, Ladenbesitzer, Mechaniker und Wirte. Sie sahen sich aber häufig in ihren Erwartungen getäuscht und litten teilweise bittere Not: Sie fanden sich in der völlig fremden Welt kaum zurecht und kamen manchmal mit dem osmanischen Recht in Konflikt. Da sie gelegentlich kaum Schutz genossen, verelendeten sie, verschollen oder starben, ohne dass von ihrem Schicksal viel bekannt wurde. Manchmal wurden sie auf Kosten der Unterstützungsvereine in*

---

*die Schweiz zurückgeschafft. Ein ähnliches Los erlitten viele schweizerische Arbeiter, die von den grossen Eisenbahnprojekten oder beispielsweise vom Suezkanalbau angezogen worden waren. Nicht selten liessen verstorbene Handwerker, Gewerbetreibende und Arbeiter Frauen und Kinder zurück, die sich dann nur mit grossen Schwierigkeiten zurechtfinden konnten oder in grosser Armut in die Schweiz zurückkehrten.»*



Der Bahnhof Sirkeci wurde eigens für den Orientexpress gebaut. Postkarte um 1900.

## Edouard Huguenins enorme Karriere

Grosse Bedeutung hatte auch ein enger Freund und Altersgenosse Jakob Müllers, Edouard Huguenin-Pascha, Direktor der Anatolischen Eisenbahn und Träger hoher osmanischer Würden (1856–1926). Er war nicht zuletzt dank der namhaften finanziellen Beteiligung an der Anatolischen Eisenbahn, später auch an der Bagdadbahn einflussreich.

Huguenins Lebenslauf gleicht in vielen Beziehungen auffallend demjenigen von Jakob Müller. Auch er kam aus bescheidenen Verhältnissen, er war der Sohn eines Kleinhändlers und einer Mutter, die aus einer Uhrmacherfamilie stammte. Er begann seine Karriere als Kassier auf der Bahnstation Le Locle. Aus unbekanntem Gründen («pour d’obscures raisons») verliess er diese Stelle im Frühjahr 1879 und begab sich in die Türkei, wo er auf der asiatischen Seite von Konstantinopel eine Anstellung als kleiner Funktionär im Kontrolldienst der Linie Haidar-Pascha–Ismid fand. Der Lausanner Historiker Thomas David hat Hinweise darauf gefunden, dass Huguenin wegen eines Bahnunfalls seine Stelle in der Schweiz verlassen musste, für den er «in ritterlicher Weise» die Verantwortung übernommen habe. Als Huguenin 1926 starb, war er ein prominenter Mann: Direktor der Anatolischen Eisenbahn, dekoriert mit dem Grand Cordon d’Osmanie und dem Grand Cordon de Medjedié, der höchsten Auszeichnung, die je einem Nicht-Türken verliehen worden war. Er war Commandeur de la Légion d’honneur und Träger zahlreicher Auszeichnungen der deutschen, bulgarischen und italienischen Regierung sowie des Vatikans. Ausserdem hinterliess er ein beträchtliches Vermögen. In Istanbul besass er zwei Häuser und viel Bauland.

Anhand von Huguenins Karriere lässt sich in grossen Linien die deutsche Expansion des Eisenbahnwesens im Osmanischen Reich nachverfolgen. Huguenin hat dabei in zwei Gesellschaften eine wichtige Rolle gespielt: bei der Anatolischen Eisenbahn und bei der Bagdadbahn. Die analoge Position bei der Orientbahn auf der europäischen Seite nahm zuerst Ulrich Gross und später Jakob Müller ein. Otto von Kühlmann, der erste Direktor der von einem deutschen Syndikat unter der Führung der Deutschen Bank betriebenen Anatolischen Eisenbahn, wurde auf den kleinen Beamten Huguenin aufmerksam und ernannte ihn 1889 zu seinem Generalsekretär. Drei Jahre später wurde er zum Direktor für den Ausbau der Anatolischen Eisenbahn («directeur de l’exploitation») befördert. 1899 wurde er Vizepräsident des Direktionskomitees der Anatolischen Eisenbahn, drei Jahre später stellvertretender Generaldirektor.

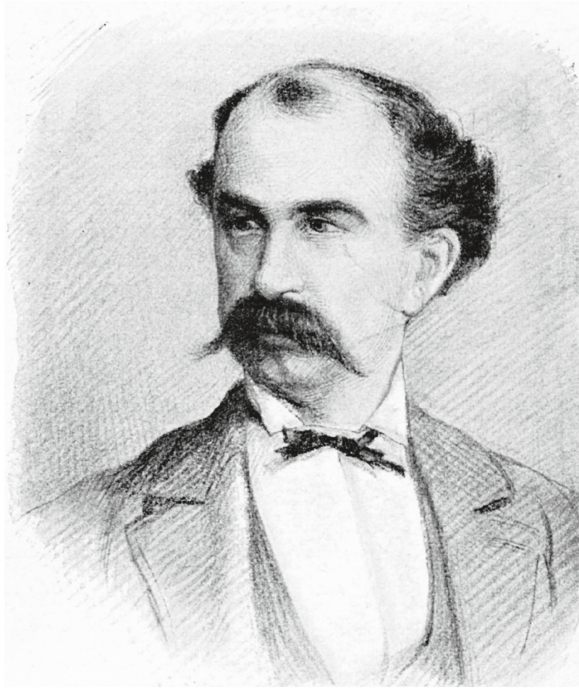
Diese schnelle Karriere wird nicht nur mit den Führungsqualitäten Huguenins begründet, sondern auch mit dem schnellen Expansionstempo des Eisenbahnwesens in der damaligen Türkei. Es heisst in den zeitgenössischen

Quellen, Huguenin habe für diese enorme Expansion die administrativen Voraussetzungen geschaffen. So war er massgeblich an der Vorbereitung der Bagdadbahn beteiligt. Mit der Ernennung zum Generaldirektor der Anatolischen Eisenbahn 1908 erreichte seine Karriere den Höhepunkt. Damit wurde der Schweizer aus Le Locle zu einem der wichtigsten Exponenten des Eisenbahnwesens im alten Türkenreich. 1911 findet man ihn auch in den Verwaltungsräten von nicht weniger als vier anderen Bahnunternehmen: Bagdadbahn, Mersine–Adana, Smyrna–Cassaba und Saloniki–Monastir. 1919 wurde er von den Alliierten entlassen, weil er während des Ersten Weltkriegs für ein deutsches Unternehmen gearbeitet hatte. Dieser Schritt wurde in den Schweizer Zeitungen heftig kritisiert. Huguenin war in der Tat verantwortlich für den Bau von Bahnlinien, die sehr wichtig waren für den Transport türkischer und deutscher Truppen. Er war auch an verschiedenen Verhandlungen zwischen Deutschen, Türken und den Initianten der Bagdadbahn auf Regierungsebene beteiligt. Eine seiner Töchter heiratete einen deutschen Offizier.

Im Oktober 1923, als Mustafa Kemal Pascha die türkische Republik ausrief, wurde Huguenin in die Türkei zurückgeholt mit dem Auftrag des Verwaltungsrates der Anatolischen Eisenbahn, die Führung der Gesellschaft zu übernehmen. Diese befand sich im Besitz der türkischen Regierung, die jedoch zu wenig tüchtige Fachleute hatte. Huguenin verhandelte mit den Exponenten der jungen türkischen Republik. Die Gespräche waren anstrengend und wurden wiederholt unterbrochen. Huguenin starb in Istanbul, ohne seine Aufgabe beendet zu haben.

Thomas David schreibt in seiner biographischen Studie: «Obwohl Edouard Huguenin für eine deutsche Gesellschaft arbeitete, unterhielt er ausgezeichnete Kontakte zur französischen Gemeinde in der Türkei. Als Huguenin in der Türkei ankam, besass die Schweiz dort noch keine diplomatische Vertretung; die Interessen der Schweizer wurden von Frankreich und Deutschland wahrgenommen. Huguenin schrieb sich als Schutzbefohlener Frankreichs ein, auch gehörte er der französischen Handelskammer in Konstantinopel an, und er unterhielt sehr gute Beziehungen zum französischen Botschafter M. Constans. Huguenin trat auch als Hauptaktionär der französischsprachigen Zeitung «Stamboul» hervor, die vom französischen Departement des Äusseren wie auch von der französischen Botschaft in der Türkei unterstützt wurde.»

Huguenin nutzte seine Doppelrolle als Angestellter der Deutschen Bank und Vertrauensmann der französischen Diplomaten und Wirtschaftsvertreter in der Türkei im «Consortium de Constantinople», einer internationalen Finanzgruppe mit prominenten Mitgliedern: die Deutsche Bank (32,22 %), eine französische Gruppe (35 %), eine belgische Gruppe (24,55 %) und eine von der Schweizerischen Kreditanstalt angeführte Schweizer Gruppe (8,23 %). Dieses Konsortium



a

- a | Der Genfer Louis Rambert (1839–1919).
- b | Edouard Huguenin (1856–1926) aus Le Locle war ein Freund Jakob Müllers. Fotografie vor 1918.
- c | Lockende Fernziele, fremde Menschen und orientalische Szenen waren die Stilmittel, mit denen die Orientbahn warb. Plakat von 1898, gedruckt in Nürnberg nach einem Entwurf von B. Gwis.



b

# CHEMINS de fer ORIENTAUX



Train de Luxe „ORIENT EXPRESS” bi-hebdomadaire entre **CONSTANTINOPE** et **PARIS**. — Durée du trajet **63** heures.  
 Train journalier entre **CONSTANTINOPE** et **VIENNE** avec voitures directes, wagons-Lits et wagon-Restaurant. — Durée du trajet **45** heures.  
 Train direct entre **CONSTANTINOPE** et **SALONIQUE** via Dédéaghadjé avec voitures directes et wagons-Lits. — Durée du trajet **24** heures.  
 Nombreuses coïncidences à Constantinople et à Salonique avec les bateaux pour l’Egypte, la Syrie, la Grèce et les ports de la Mer Noire.

MOSTANS G&C — PRINZ SCHILLER & CO. HAMBURG.

kontrollierte die Trambahnen der Stadt, die Tunnelgesellschaft Galata–Pera sowie die Elektrizitäts- und Gaswerke von Stambul. Auch bemühte es sich um die Konzession der Untergrundbahn zum Goldenen Horn zwischen Stambul und Pera. Mit der Unterstützung des deutschen wie des französischen Botschafters gelang es Huguenin im November 1912, diese Metro-Konzession zu erlangen – ein bahnbrechender Erfolg!

Seine guten Beziehungen zu den Belgiern konnte Huguenin festigen, als er eine seiner Töchter mit dem Sohn eines belgischen Magnaten verheiratete. Der Schwiegersohn wurde später Direktor der Istanbuler Tramgesellschaft. Wenige Monate nach dem Coup mit der Metro wurde Huguenin mit einem Sitz im Verwaltungsrat der Banque des Chemins de Fer Orientaux belohnt, der von Julius Frey, dem Verwaltungsratspräsidenten der Schweizerischen Kreditanstalt präsidierten Orientbank. Der Autor Jacques Thobie schreibt über Huguenin nicht ohne Doppelsinn: «Man kann sich fragen, ob Huguenin nicht die Rolle eines Vermittlers zwischen deutschen und französischen Interessen gespielt und dass seine Stellung es ihm gestattet hat, das Räderwerk einer delikaten Verhandlung zu schmieren.» Ob all dieser Diplomatie vergass Edouard Huguenin seine Herkunft nicht. Mit grosszügigen Zuwendungen unterstützte er den Schweizerverein, der sich vor allem um die Rückführung gescheiterter Auswanderer kümmerte. Er gehörte einem Komitee dieses Cercle Helvetia an, das sich in der Schweiz um Hilfe für die Opfer der Balkankriege bemühte.

## **Ulrich Gross: lieber das Risiko in der Ferne als der ruhige Posten in der Heimat**

Eine besondere Persönlichkeit unter den Schweizer Eisenbahnmanagern in der alten Türkei war Ulrich Gross (1852–1916). Er war Bürger von Zurzach, studierte in Genf, Heidelberg und Berlin die Rechte und bestand das aargauische Fürsprecherexamen. Dann durchlief er eine normale Justizkarriere: Gerichtsschreiber, Staatsanwalt-Stellvertreter. Bereits mit 29 Jahren wurde er 1881 zum Präsidenten des Bezirksgerichts Zurzach gewählt. Nur zwei Jahre später bat er aber den aargauischen Regierungsrat um seine Entlassung und wechselte in den Rechtsdienst der Schweizerischen Nordostbahn, wo er sich mit allen Rechtsfragen um den Eisenbahndienst, namentlich mit Reklamations- und Haftpflichtfällen beschäftigte. Zu dieser Zeit hatte der junge Gerichtspräsident noch keine Kinder; er heiratete erst im Oktober 1883. Man kann nur vermuten, dass Ulrich Gross die Chancen der Eisenbahn erkannte und deshalb schnell bereit war, sein bescheidenes Richtergehalt von 1800 bis 2100 Franken jährlich fahrenzulassen und sich der damaligen Zukunftsbranche zu widmen.

Wie sein Schulfreund Julius Frey, Präsident der Schweizerischen Kreditanstalt, in der Trauerrede ausführte, kam es aber zu Reibereien; dem temperamentvollen Juristen habe «das damals in der Nordostbahn geltende autokratische Regime nicht behagt». Mit 46 Jahren und fünf Kindern zwischen drei und zwölf Jahren beschloss Ulrich Gross, dem Ruf seines Freundes Frey zu folgen und auszuwandern. Frey verwaltete zu dieser Zeit als stellvertretender Direktor die Eisenbahnbeteiligungen der Kreditanstalt. 1897 wurde Ulrich Gross zum Oberinspektor der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen in Konstantinopel berufen «mit dem Auftrag, sich speziell in die komplizierten Vertragsverhältnisse mit der türkischen Regierung wie überhaupt in alle administrativen Angelegenheiten der Gesellschaft einzuarbeiten, um hier den Direktor im Notfall vertreten zu können».



Ulrich Gross (1852–1916) aus Zurzach und Jakob Müller ergänzten sich an der Spitze der Orientbahn ideal.

Der Start im fremden Land wurde dem Aargauer Juristen nicht gerade leichtgemacht. Der Direktor witterte in ihm einen Rivalen. Dazu kamen Akklimatisierungsprobleme. Ulrich Gross litt während Monaten unter chronischem Durchfall. Aber er hielt durch. Schon nach kurzer Zeit trat der Direktor zurück. Der Versuch, eine Kollegialdirektion nach westeuropäischem Muster einzurichten, scheiterte an der orientalischen Mentalität. 1900 wurde Ulrich Gross zum alleinigen Generaldirektor der Orientbahn ernannt. Jakob Müller wurde gleichzeitig sein Stellvertreter.

Gross' Amtszeit war bewegt: Entthronung des Sultans Abdülhamid durch die jungtürkische Revolution 1909 und Einsetzung seines Nachfolgers Mohamed V., gänzliche Loslösung Ostrumeliens (Rumäniens) vom türkischen Reich sowie Erster und Zweiter Balkankrieg, was gemäss Julius Frey für Ulrich Gross und seine Familie mit persönlichen Gefahren verbunden war.

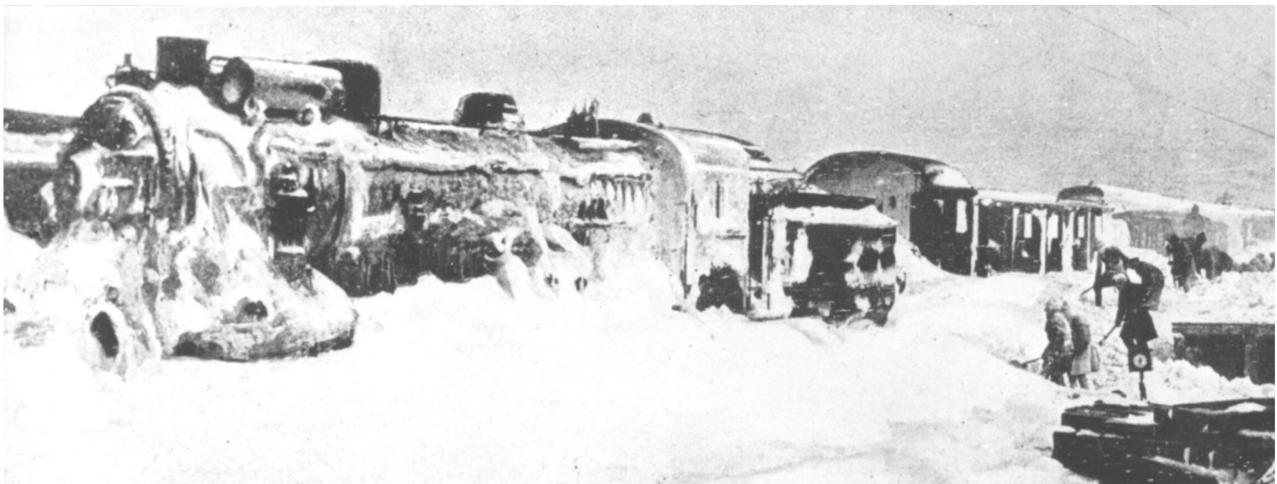
### **«Die starke Hand imponierte den Orientalen»**

Hervorgehoben wurden vor allem der Takt von Ulrich Gross im Auftreten gegenüber Behörden und Privaten sowie die streng beobachtete Nichteinmischung in politische Angelegenheiten. In seinem Nachruf schrieb Julius Frey: «Die starke Hand, die Du bei Deiner Geschäftsführung bewiesest, imponierte den Orientalen. Du durftest manchen Schritt und manche Neuerung wagen, die man einem anderen nicht verziehen hätte.» Gradlinigkeit und persönliche Integrität verschafften Ulrich Gross ein hohes Ansehen bei den Gesprächspartnern.

Die Familie zahlte einen hohen Preis für den beruflichen Erfolg des Vaters. Ein Sohn nach dem anderen kehrte zwecks Ausbildung in die Schweiz zurück. Zusammen mit seiner Frau Anna beschloss Ulrich Gross, wenigstens die Erziehung der beiden jüngsten der Kinder (geb. 1898 und 1899) eng zu begleiten und auf den Zeitpunkt zurückzutreten, da die Schulen in Konstantinopel damaligen westlichen Ansprüchen nicht mehr genügten. Zu diesem Zeitpunkt aber herrschte schon der Balkankrieg. Gross brachte seine Familie in der Schweiz in Sicherheit und harrte bis 1913 aus; dann übernahm Jakob Müller seine Position. Gross wurde nachher noch während Monaten in den Verhandlungen um den Ersatz der Kriegsschäden in Paris und London benötigt. Der Verwaltungsrat drückte seine Wertschätzung für seine Arbeit auch materiell aus und setzte seine Austrittsgratifikation auf 128 000 Franken fest.

In der Schweiz betätigte sich der «Türken-Ueli», wie er in seinem Heimatort Zurzach genannt wurde, als Profi-Verwaltungsrat, unter anderem bei seiner Orientbahngesellschaft, beim Wiener Bankverein und der Schweizerischen Kreditanstalt. Ausserdem übertrug ihm der aargauische Grosse Rat die Funktion eines Mitglieds des Kreiseisenbahnrates III der Schweizerischen Bundesbah-

nen. Der Aargauische Jagdschutzverein berief ihn zu seinem Präsidenten. Der aktive Ruhestand dauerte freilich nur drei Jahre, dann brach eine schwere Krankheit aus und raffte den starken Mann innert weniger Wochen dahin. Als neutrale, sprachenkundige Schweizer waren Persönlichkeiten wie Jakob Müller, Ulrich Gross, Louis Rambert und Edouard Huguenin zeitlebens die idealen Mediatoren zwischen den Parteien, konnten aber – schon wegen der dominierenden Stellung der Deutschen Bank in ihren angestammten Firmen – den Eindruck einer gewissen Einseitigkeit nicht vermeiden. 1919 wurde etwa Huguenin von den Alliierten entlassen. Anderen, weniger hoch eingestuften Schweizer Funktionären im türkischen Eisenbahnwesen erging es noch schlimmer. Ein Direktor G. Bariola beklagte sich, er sei von den britischen Militärbehörden Knall auf Fall entlassen und um seine Existenz, schliesslich auch um seine Ersparnisse gebracht worden.



Auch das gehörte zum Dienstalltag der Schweizer Bahnpioniere im Orient: Ein Schneesturm blockiert den Orientexpress rund 80 Kilometer vor Konstantinopel während mehrerer Tage.



# IV BEWÄHRUNG IN DREI KRIEGEN

Karte des Balkans von 1896.  
Noch reicht das Osmanische  
Reich bis an die Adria. Doch  
viele Völker werden bald nach  
Unabhängigkeit streben.

Die Kriege vor dem Grossen Krieg waren die schlimmeren. In den Balkankriegen 1912/13 wurde das schwache Osmanische Reich gezwungen, im europäischen Teil seines Staatsgebietes bis auf die Grenzen der heutigen Türkei zurückzuweichen und grosse Gebiete an Serbien, Montenegro, Bulgarien und Griechenland abzutreten. Schon vor Kriegsausbruch kam es in den umstrittenen Gebieten zu zahlreichen und sehr brutalen Überfällen und Gewalttätigkeiten, wobei auch die Orientbahn in Mitleidenschaft gezogen wurde. Im Oktober 1912 erklärten Montenegro und wenige Tage später Bulgarien, Serbien und Griechenland gemeinsam dem Osmanischen Reich den Krieg. Dieses war schon durch den unmittelbar vorangegangenen und verlorenen Italienisch-Türkischen Krieg geschwächt. Das Regime der Jungtürken war Mitte 1912 durch konservative Kräfte wieder gestürzt worden. Schon wenige Tage nach der herbstlichen Kriegserklärung schlugen die Griechen die Türken in mehreren Schlachten. Am 7. November kapitulierte das osmanische Saloniki. Auch Serbien und Bulgarien fügten den Türken blutige Niederlagen zu. Die Türkei verlor darauf die meisten ihrer auf der europäischen Seite gelegenen Provinzen.

In diesem Hexenkessel eine durch mehrere, teilweise verfeindete Staaten führende Eisenbahnlinie zu betreiben, war an sich schon eine extrem schwierige Aufgabe, zumal die Direktion der Orientbahn zum Schutze ihrer Investitionen gezwungen war, sich in die politischen Vorgänge einzumischen. So fällt zum Beispiel die starke und intensive Präsenz der Verhandlungsdelegation der Orientbahn an der Friedenskonferenz von London 1913 auf. Sie wurde geleitet vom damaligen Delegierten des Verwaltungsrates, Ulrich Gross. Dies führte zur Vermutung, auch in der Presse, dass der grösste Teil des Netzes der Orientbahn von den Balkanstaaten erworben und die auf türkischem Gebiet verbleibenden Reste an die Anatolische Bahn verkauft werden sollten. Die Orientbahn hielt dem entgegen, es gehe ihr lediglich darum, ihre Rechte bei den Friedensverhandlungen zu wahren. Insbesondere verlange die Orientbahn, dass die Balkanstaaten die von ihnen okkupierten Teile des Bahnnetzes zurückgäben. Verkaufsverhandlungen würden nicht geführt.

## **Eisenbahnbetrieb im Hexenkessel, geschildert in 300 Briefrapporten**

Während Ulrich Gross sozusagen die Aussenpolitik der Orientbahn besorgte, kümmerte sich sein Landsmann, Freund und Stellvertreter Jakob Müller um den Betrieb und dessen innere Ordnung. Dies war schon in den vorangegangenen friedlichen Jahren nach der Jahrhundertwende der Fall, aber auch während des Italienisch-Türkischen Krieges, wie aus den im Historischen Institut der Deutschen Bank in Frankfurt liegenden Akten hervorgeht. Ihr Kernstück sind rund



Die Kaiser Wilhelm II. (Deutschland) und Franz Joseph I. (Österreich-Ungarn) sowie Zar Nikolaus II. (Russland) versuchen, den Deckel des brodelnden Kochtopfs Balkan niederzudrücken. Von hinten eilen der bulgarische Zar Ferdinand I. und der britische Kriegsminister Richard Haldane zu Hilfe. Karikatur aus dem «Punch» von 1912.

300 Rapporte in Briefform, die Ulrich Gross und Jakob Müller abwechselnd an die administrative Zentrale der Orientbank nach Wien richteten. Dort wurden die Berichte kopiert und an die Verwaltungsratsmitglieder weitergeleitet.

Der Alltag in diesen unruhigen Zeiten war turbulent. Im Sommer 1911 verging keine Woche ohne Zwischenfälle, manchmal wurden auf beiden Seiten Todesopfer verzeichnet. Die Kriegsparteien und ihre Guerillatruppen arbeiteten mit tückischen Methoden. Einem Brief von Jakob Müller an den Verwaltungsrat vom 14. Dezember 1911 entnehmen wir: «Der Urheber des Attentates gegen das Gendarmenhaus in der Station Köprulu soll ein gewisser Loubomir Nakieff, 22 Jahre alt, Lehrer in Istib sein, welcher sich am genannten Tage gegen 2 Uhr nachmittags mit einem grossen Handkoffer in der Station eingefunden hatte, um den Zug nach Üsküb zu benützen. Da derselbe nicht im Besitze eines Garantiescheins war, welcher von der Regierung gegenwärtig von sämtlichen Militärpflichtigen, die sich von ihrem Wohnsitz entfernen, verlangt wird, so wurde er durch den Stationsgendarmen an der Abreise verhindert. Mit der Bemerkung, er wolle sich diesen Ausweis in der Stadt beschaffen, verliess der Mann die Station, nachdem er vorher noch seinen Koffer der Obhut des Gendarmen anvertraut hatte. Dieser verbrachte den Koffer dann gegen Abend in sein Zimmer, woselbst um 6 Uhr 40 die Explosion erfolgte. Das Gendarmenhaus ist dadurch zur Hälfte bis auf die Grundmauern zerstört worden.»

Am laufenden Band gab es Bombenattentate auf die Bahngeleise. Meist waren die Bomben im Schienenkörper eingegraben. Gelegentlich wurden sie von



a



b



c



e



d

a) bis e) In einem von Jakob Müller angelegten Fotoalbum sind Stimmung und Zeitgeist im Balkan vor dem Ersten Weltkrieg bildhaft nachzuerleben. Am 5. Juni 1911 geruhte Sultan Mehmed V., während drei Wochen die europäischen Provinzen (Rumelien, Mazedonien und Albanien) zu besuchen. Jakob Müller, der freundschaftlich mit dem Sultan verbunden war, begleitete ihn. Mit dieser Goodwill-Tour wollte der Sultan dem wachsenden Nationalismus bei den Untertanenvölkern entgegenwirken. Ausgelegte Teppiche, moderne Autos und überall viel friedliches und ergebenes Volk erweckten den Anschein nach Autorität und geordneten Verhältnissen. Doch der Schein trog, die Gewaltspirale drehte sich bereits unaufhörlich. Die Friedensmission kam zu spät.

---

## UNSICHERER ALLTAG IN KRIEG UND FRIEDEN

*Eine kritische Phase war schon der Aufstand in Albanien von 1910. Müller musste sich als operativer Chef – manchmal firmierte er auch als «Delegierter des Verwaltungsrates» – mit den damit verbundenen gelegentlichen Attentaten auf das Schienennetz auseinandersetzen. Auch wurden immer wieder Posten der militärischen Schienenbewachung angegriffen. Müller behielt ruhig Blut, seine Rapporte an den Verwaltungsrat sind in abwägendem Ton und eher zurückhaltend abgefasst. Immer wieder betonte er die für den Betrieb wichtigen Punkte, wohl um die Verwaltungsräte bei ihren weitreichenden Kontakten zu unterstützenden Interventionen zu motivieren. Vor allem bestand Müller gegenüber dem Osmanischen Reich nach jedem neuen Zwischenfall un-nachgiebig auf verschärfter Streckenbewachung.*



Ein Streckenwärter der Anatolischen Eisenbahn kurz hinter Eskisehir. Ob Krieg oder Frieden: Seine Arbeit war gefährlich, denn in vielen Gegenden gingen Wegelagerer und Räuber um. Rechts sieht man Männer mit Turbanen, die den Uniformierten misstrauisch beobachten. Erst in der Nacht würde sich zeigen, ob sie harmlose Hirten waren oder Räuber. Fotografie vor 1900.

den Streckenwärtern entdeckt, die dann eine Prämie erhielten. Die Militärs in ihren Bewachungsposten entlang des Schienenstrangs beklagten sich sehr über zu wenig Leute. Manchmal wurden Bauern aufgegriffen, die die Attentate eingestanden. Es waren vor allem albanische Einzeltäter, aber auch Banden, die eine Taktik der Nadelstiche verfolgten.

## **Gewalttätigkeit gehörte zum Alltag**

Zeitweise berichtete Müller auch wie ein Botschafter, zum Beispiel über die häufigen personellen Veränderungen im albanischen Kabinett, nicht ohne zu betonen, dass es für die meisten Ministerämter weniger auf die fachliche Qualifikation ankam denn auf Führungsstärke, Beziehungen und Durchtriebenheit. Im Herbst 1912 spitzte sich die Lage zu. Bulgarien machte mobil und legte Streckenteile still, was das Netz der Orientbahn betraf. Eine alltägliche Szene: die bulgarischen Staatsbahnen weigerten sich überraschend, einen Zug zu übernehmen. 20 Reisende und die Post steckten fest. Von der Türkei aus konnte man die Gestrandeten nicht abholen, weil das Militär die Strecke sperrte. Nach langem Hin und Her liessen sich die Bulgaren doch noch überzeugen und liessen den Zug bis zur Grenze passieren.

Schiffe, die ausfahren wollten, wurden von den Türken mit Kanonenschüssen aus den Forts zum Bleiben und zur Ausführung von Truppentransporten gezwungen. Dieweil blieb die Börse fest, weil die Händler an das Gerücht glaubten, ein Friedensschluss stehe unmittelbar bevor. Müller berichtete nun täglich nach Wien. Am 4. Oktober mussten der Eil- und der Frachtgutverkehr eingestellt werden, weil Truppentransporte Vorrang hatten. Ab dem 7. Oktober war auch der gesamte Personenverkehr eingestellt. Der Betrieb in Jakob Müllers Bahnzentrale ging in den Kriegsmodus über. Am 9. Oktober 1912 rapportierte er: «Wir haben den Direktionsdienst so eingerichtet, dass sich auch nachts stets ein Oberbeamter im Direktionsgebäude befindet, der den Militärbehörden Red und Antwort stehen und gegebenenfalls ausserordentliche Dispositionen sofort treffen kann. Es werden fortwährend, sowohl bei Tag wie bei Nacht, mit Kriegsmaterial, Pferden und Truppen beladene Züge ab Konstantinopel und Stefano abgelassen und das hiefür nötige Rollmaterial nach Kräften in den Einbarkierungsstationen zusammengezogen. Die erstellten Hilfsrampen tun gute Dienste, und die in Erweiterung begriffenen Wasserstationen haben bisher ausgereicht.»

Müller an den Verwaltungsrat, 14. Oktober 1912: «Um die Abfertigung der Züge in grösstmögliche Regelmässigkeit zu bringen und so einen möglichst dichten Zugverkehr Platz greifen lassen zu können, wurde gestern eine Dreierkommission gebildet, welche jeden Abend um 6 Uhr zusammentreten und den

Zugsverkehr für den folgenden Tag festsetzen wird. Es gehören ihr an der Kommandant des Eisenbahnregiments, der Verkehrschef der Stadtbahnstrecke und der Vorstand des Heizhauses Stambul. Der Kommandant des Eisenbahnregiments wird in der Kommission täglich den Bedarf für den folgenden Tag bekannt geben; auf Grund dieser Mitteilung wird der Verkehrschef der Stadtbahnstrecke die notwendigen Züge einleiten und der Vorstand des Heizhauses die zur Förderung der Züge erforderlichen Maschinen beistellen. Wenn, was wir nun wohl annehmen dürfen, die Wasserstationen zuverlässig funktionieren, so sollte sich auf diese Weise ein relativ ruhiger und sicherer Turnus durchführen lassen.»

## **Zufällig entdeckt, Bombe unter dem Geleise**

Am 17. Oktober 1912 notierte Müller: «Der Streckenwärter Suleiman Zimber traf um 6.20 Uhr bei km 276,920 ein, wo er auf der Ballastbettung zwei Soldaten sitzen sah, mit denen er, da sie erst am vorhergehenden Tage eingetroffen waren, ins Gespräch trat. Im gleichen Moment bemerkte er in einem Schienenstoss etwas Weisses und gleich darauf auch Drahtenden, welche von der Stosslinke aus über die Schienenenden gebogen waren, was ihn davon überzeugte, dass eine Bombe im Geleise liegen müsse. Er gab sofort zwei Alarmschüsse ab, sandte einen der beiden Soldaten mit einer Signalfahne in der Richtung nach Adjalar, um einen von dort nahenden Zug anzuhalten und eilte seinerseits in die Station Kumanovo, um den Vorfall zu berichten, nachdem er vorher noch die auf die Alarmschüsse hin herzugekommenen Soldaten beauftragt hatte, an der Attentatsstelle Wache zu halten. Der Zug 512 wurde daraufhin bis auf Weiteres in der Station Adjalar festgehalten. Offiziere des Überwachungsbataillons durchschnitten die Drähte. Dann wurden die zwei Bomben entfernt. Jede wog 3 Kilo.»

Die in Massen von der Kriegsfront flüchtenden Türken erzwangen manchmal mit vorgehaltener Waffe in den Bahnhöfen die sofortige Abfahrt von Zügen. Ulrich Gross schrieb am 30. Oktober 1912 an einen Freund: «Man kann sich von der panikartigen Flucht eines Teils der türkischen Armee nach der Schlacht von Kirkkilisse am besten einen richtigen Begriff machen, wenn man erfährt, dass die Soldaten Tornister, Gewehre und Patronentaschen wegwarfen, ja sogar die Schuhe auszogen, um schneller vorwärts zu kommen.»

Die Verhältnisse in den einzelnen Regionen veränderten sich fast von Tag zu Tag. Müller muss – im Zeitalter des langsamen Telegrafs, des Streckentelephons und des Kurierwesens – eine hervorragende interne Nachrichtenorganisation aufgebaut haben. So wies er zur gleichen Zeit auf sehr unterschiedliche Verhältnisse in der Region Adrianopel (heute Edirne) hin: In der Stadt selbst herrschte beste Ruhe und Ordnung bei ausreichender Versorgungslage, die umliegenden Ortschaften da-

gegen waren völlig zerstört. Die Kriegsparteien hatten keine Hemmungen, die kleinen Bahnangestellten zu drangsaliieren, wie Müller am 15. März 1913 rapportierte: «Der Bahnmeister Jankowitsch in Dedeagatsch, von den Bulgaren vor die Wahl gestellt, entweder für Francs 200 per Monat Bahnmeisterdienste zu tun, oder das Dienstgebäude zu räumen, hat letzteres vorgezogen. Bahnmeister Walter in Demotika wurde aus seiner Wohnung exmittiert, wie Bahnmeister Ille in Usunkeuprü. [...] Den Bulgaren fehlt es keineswegs am nötigen technischen Personal zum eigenen Betrieb der eroberten Linien.»

## **Das tägliche Chaos: Fuhrwerke auf den Schienen**

Häufig wurde das Bahngleise als Fahrstrasse und Reitweg benützt, was den Bahnverkehr lahmlegte. Vor allem die den Steigungen vorangehenden flachen Strecken hätten frei bleiben sollen, damit die Lokomotiven genügend Anlauf nehmen konnten, um die Höhen zu bewältigen. Dies war aber nicht möglich, wenn Fussgänger und Reiter die Bahnlinie besetzten. Trotz strikter Verbote stellte sich keine Besserung ein. Bald war wegen dieses Missstandes von ersten toten Menschen und Lasttieren die Rede. Entlang der Bahnstrecke lagen verlassene Fouragewagen, Munitionskisten und Automobile herum. Die Fahnenflüchtigen wurden zu hunderten samt ihren Offizieren erschossen. Verwundete blieben tagelang unversorgt, manche Soldaten erhielten während fast einer Woche nichts zu essen. Doch noch in der Niederlage blieb der Dünkel der Offiziere unbewegt. In eine mit Waren vollgestopften Bahnstation liessen sie vierzig Arbeiter von der Bahngesellschaft kommen, um aufzuräumen; dieweil standen und lagen rund ums Haus Dutzende von unverletzten Offizieren und Soldaten untätig herum. Körperliche Arbeit sei der Uniform unwürdig, lautete die Erklärung. Und das Kriegselend hörte nicht auf. Die Cholera brach aus, die Opfer zählten nach Hunderten. Die Bahnsteige waren voll von Leichen. Wer im fahrenden Zug starb, wurde von den Überlebenden aus dem Fenster geworfen. Für die Kranken herrschten unvorstellbare sanitäre Verhältnisse.

Diese Kriegsschilderungen waren konkret genug, um bei den Verwaltungsorganen der Orientbahn die Gewissheit zu festigen, dass ihre Investition eigentlich verloren war. Schon am 12. November 1912 schrieb Arthur von Gwinner an Ulrich Gross: «Ihre Auffassung, dass die europäische Türkei verloren ist, teile ich vollständig.»

In der turbulenten Übergangszeit vom Krieg zum Friedensschluss nach dem Ersten Balkankrieg (April–Juni 1913) zeichneten sich Jakob Müllers Berichte durch eine differenzierte Darstellung der politischen und gesellschaftlichen Vorgänge aus. Im Abstand von zwei, drei Tagen brachte er fundierte Beobachtungen zu Papier. Er hütete sich vor Meinungsäusserungen und stellte in neutraler

Weise die Positionen der Parteien dar. Sorgfältig schilderte er auch die Instanzenzüge bei den einzelnen Behörden. Allein dem Wahlmodus der Provinzräte unter Einbezug der mohammedanischen Geistlichkeit widmete er am 1. Mai 1913 ein Exposé von acht Seiten mit dem Titel «Die politische Organisation in der türkischen Provinz». In der Führung der Orientbahn herrschte offenkundig Arbeitsteilung. In der Berichterstattung wechselten sich die beiden Schweizer wochenweise ab. Einleitung und Schluss der Briefe waren immer gleich: «Im Verfolge unseres letzten Berichtes Nr. X vom Y. ds. Mts. beehren wir uns, Ihnen mitzuteilen ...» Und als Schlussformel: «Abschrift des Gegenwärtigen geht gleichzeitig nach Berlin und Zürich. Mit vorzüglicher Hochachtung der Delegierte des Verwaltungsrates J. Müller.»

## **Nadelstiche und Schikanen**

Die im Balkankrieg angerichteten Schäden an Strecken und Rollmaterial der Orientbahn waren enorm. Mehrere Brücken und Viadukte wurden gesprengt. Auf dem Hauptnetz befanden sich 16 von 79 Lokomotiven und 525 von 1 726 Wagen in fremden Händen; auf der Saloniki–Monastir-Linie 9 von 32 Loks und 588 von 844 Wagen. Dagegen hatte die Orientbahn 169 bzw. 144 fremde Wagen in Gewahrsam. Nur mühsam kam der Verkehr wieder in Gang, also gingen die Einnahmen zurück. Wo Brücken zerstört waren, mussten Provisorien eingerichtet und der Umlad organisiert werden.

Langwierig und kompliziert wurde es mit der Wiedergutmachung. Erst legte sich Serbien quer und verbot den Eisenbahnbetrieb auf den von ihm okkupierten Territorien. Bulgarien betrieb auf seinem Territorium die Bahn auf eigene Faust. Jakob Müller bemühte sich, bei den Wiederaufbauarbeiten nicht in die Abhängigkeit einer der immer noch unversöhnten Parteien zu geraten. Die Serben errichteten eine Zollstation mit prohibitiv hohen Gebühren: 3.50 Silberpiaster für ein Kilo Ware, egal was! Die Bulgaren beschlagnahmten alles Inventar der Bahngesellschaft in den Stationsgebäuden. Dann und wann ging ein mit Heu- und Futtermitteln gefüllter Stationsschuppen in Flammen auf. Stationen wurden umgetauft und Stationsschilder nur noch in der serbischen Landessprache geduldet. Serben und Bulgaren spielten mit dem Gedanken, ihre Streckenteile unter militärisches Kommando zu stellen und vor allem die aus Österreich stammenden Eisenbahner – mit anderen Worten: einen grossen Teil des technischen und kaufmännischen Kaders der Orientbahn – zu entlassen. Es kam zu Racheakten, eigentlichen Massakern und Raubzügen. Immer wieder wurde den türkischen Bauern das Vieh weggenommen. Manchmal dauerte es bei den Serben 40 Stunden, bis ein Zug entladen war. Die Bulgaren schafften es, wenn es sein musste, in 20 Minuten. Freundlich gegenüber der



a



b

- a | Transport bulgarischer Verwundeter mit einer Eisenbahnpritsche, April 1913.
- b | Montenegrinische Truppen ziehen am 23. April 1913 in Skutari (Ischkodra) ein.

Bahngesellschaft verhielten sich die Griechen, wohl in der Hoffnung, deutsches und schweizerisches Kapital anstelle des verhassten französischen Einflusses mobilisieren zu können.

Jakob Müller behielt die Nerven. Seine erste Priorität war, den Betrieb aufrecht zu erhalten. Zum zweiten ging es um die schnellstmögliche Reparatur der Schäden. Die Kosten waren, den Verwaltungsratsakten zufolge, nie ein Thema. Denn die nach wie vor rentable Bahn war flüssig genug, und für den Augenblick konnte man ohnehin nichts anderes tun als die Auslagen säuberlich aufzuschreiben und für spätere Rückforderungen zu dokumentieren. Deshalb wies Müller seine Leute an, alle Schäden, Diebstähle und Verluste «so genau wie nur tunlich» zu protokollieren.

## **Jakob Müller – Buchhalter des Chaos**

Gegen Mitte des Jahres 1913 kam die Zeit der Abrechnung. Jakob Müller erwies sich dabei nicht nur als genauer Buchhalter, sondern auch als kreativer Vorbereiter und Regisseur der Verhandlungen. Bei der ersten Berechnung der Forderungen gegen Bulgarien, Serbien, Griechenland und die Türkei war die Bahngesellschaft ausgesprochen grosszügig mit sich selbst. Offenkundig wurden in diesem ersten Vorbereitungsschritt zu Verhandlungen Maximalforderungen erhoben, mit deren Erfüllung auch auf der Seite der Orientbahngesellschaft ernstlich niemand rechnete. Aber dadurch wurde der Verhandlungsspielraum grösser.

Bulgarien: «Dem Ankaufswert (für die ohne türkische Regierungshilfe erworbenen Grundstücke) haben wir im Allgemeinen als schätzungsweise Wertvermehrung 50 Prozent zugeschlagen.» Müller brachte indessen einen deutlichen Vorbehalt an: «Gemäss früheren Schiedsgerichtsurteilen wird wohl nur ein kleiner Teil der Grundstücke als Privateigentum der Eisenbahngesellschaft betrachtet werden können.» Der Wert des Verbrauchsmaterials (Brennmaterialien, Reserveverteile etc.) wurde zum Buchwert eingesetzt. Dazu kamen (fiktive) Mieten für das von den Bulgaren beschlagnahmte Rollmaterial sowie die Kosten des Baus und der entgangene Gewinn durch den Verzicht auf die erteilte Konzession für die Linie Babaeski–Kirkkilisse hinzu, «alles gerechnet mit einer Kapitalisierung von 3,75 Prozent während 45 Jahren auf der Basis des garantierten kilometrischen Reinertrages, zuzüglich Ertrag aus einem erwarteten Verkehrszuwachs».

Serbien: Gleich wie oben, zuzüglich wurde «Wartegeld» verlangt für die enormen, aus militärisch-taktischen Gründen verursachten Verspätungen des Eisenbahnbetriebs. Ein eventueller Konzessionsverzicht wurde verrechnet mit den bereits aufgelaufenen effektiven Ausgaben für den Bau, «zuzüglich 20 % für allgemeine Unkosten». Jakob Müller war offenkundig nicht bereit, sich die Butter vom Brot nehmen zu lassen und baute gleich noch einen Forderungsgrund für

---

## AUF OFFENER STRECKE BESCHOSSEN

*Manchmal machten Müllers Leute auf der Schiene auch bedrohliche Erfahrungen. Im Dienstrapport an den Verwaltungsrat lesen wir: «Die Maschine Nr. 326, welche sich zwecks Evakuierung der Station Demotika dorthin begeben hatte, musste auf ihrem Rückzug nach Kuleliburgas bei km 99 einen ernsten Kugelregen durchmachen. Sie wurde von 14 Mannlicher-, Martini- und Maschinengewehren durchlöchert und erreichte, als sie später nach Adrianopel gelangte, dort wegen dieses Aussehens grosses Aufsehen. Unser Führer konnte sie während der Beschiessung nur in der Weise bedienen, dass er sich niederkauerte und die sonst mit der Hand vorzunehmenden Manipulationen mit einem Fuss vornahm. Dabei durchschlug ein Geschoss die Blende und zerriss sein Hosenbein, ohne ihn aber zu verletzen. Wegen dieses tapferen Benehmens wurde er vom Festungskommandanten Chukri Pascha belobt.»*



Zerstörter Eisenbahnzug nach einem Attentat albanischer Separatisten 1909.



a



b

- a) Ein entgleister türkischer Militärzug bei Chorlu 1912.
- b) Eine von fliehenden türkischen Soldaten gestürzte Lokomotive in der Nähe von Lüle Burgas Ende 1912.
- c) Bulgarische Reservisten in überfüllten Waggonen auf der Fahrt zu ihren Regimentern im Spätsommer 1912.



c

entgangenen Gewinn ein: «Mit Rücksicht auf den hohen politischen Wert unseres eventuellen Verzichts auf diese Konzession für die Serben könnte diesem Vertrag eventuell auch noch ein Betrag als Gegenwert für den jährlichen Gewinn, den wir nach Fertigstellung der Linie Üsküb–Gostivar auf dem Betrieb dieser Linie möglicherweise realisiert hätten, zugeschlagen werden.»

In Bezug auf die Forderungen gegen Griechenland und die Türkei blieb Müller noch im ungefähren, da zu der Zeit die Datenbasis noch nicht stark genug war.

Seinem Verwaltungsrat legte der schlaue Taktierer nicht weniger als fünf mögliche Berechnungsformeln für die Entschädigung vor. Es ging auf jeden Fall um immense Beträge. Mitte Juni 1913 war man sich intern darüber einig, von den Serben den Betrag von 4,9 Millionen Franken zu fordern. Müller unterfütterte die bevorstehenden Verhandlungen nicht nur mit detaillierten Berechnungen und Argumenten, sondern er setzte auch verhandlungstaktische Vorgaben, zum Beispiel: «Irgendwelche Details teilen wir der Betriebsinspektion nicht mit; auch weisen wir ausdrücklich darauf hin, dass die obgenannte Ziffer lediglich mündlich und mit dem Beifügen bekanntgegeben werden darf, dass sie nur informativen Charakter habe.» Ein Blick in die Korrespondenz auf höchster Ebene zeigt, dass die verlässlichen und umsichtigen Abklärungen des Jakob Müller den Finanzmagnaten halfen, ein Gesamtbild der Lage zu gewinnen, das durch seine mitleidlose Sachlichkeit beeindruckt. Am 6. November 1913 schrieb Arthur von Gwinner an Julius Frey: «Für die Orientbahnen dürfte die neue Ordnung der Dinge kaum ein Schade sein: Entweder werden unsere Linien, namentlich die Hauptstrecke, von den Bulgaren weggenommen und bezahlt, oder die Gesellschaft wird den Rest unter wahrscheinlich günstigeren Verhältnissen betreiben als seither.»

## **Der Staat ist bankrott, die Bürokratie überlebt**

Müller lieferte der obersten Unternehmensspitze immer wieder wichtige Hintergrundinformationen, zum Beispiel am 10. Juli 1913: «Die türkische Finanzmisere steht auf dem Höhepunkt. Beamte und Militärs haben seit drei Monaten kein Gehalt mehr bekommen. Die spärlichen Einnahmen haben höchstens dazu ausgereicht, um die schreiendsten Forderungen der Armeelieferanten zu begleichen und so zu verhindern, dass die Lieferungen überhaupt eingestellt werden.»

In dieser verzweifelten Lage gab die Regierung Schatzscheine aus, die sie an Geldes Statt zur Zahlung anbot. Auch bei der Orientbahn liefen jeden Tag neue Forderungen an den Staat auf, der vor allem Militärtransporte bestellte, aber nicht bezahlte. Müller war an diesem neuen Zahlungsmittel nicht besonders interessiert. Er pochte auf einen Vertrag aus dem Jahr 1885, welcher seiner Gesell-

schaft einen Verzugszins von 7 Prozent zugestand, während die Schatzscheine nur zu 6 Prozent rentierten. Gedeckt wurden diese übrigens durch neue Lasten für das Volk, unter anderem lineare Steuererhöhungen, 3 Prozent Abzug am Gehalt der Staatsbeamten, Erhöhung der Taxen für die Befreiung vom Militärdienst, 15 Prozent Zusatzsteuer auf Spirituosen mit Ausnahme von Bier sowie eine Salzsteuer. Jakob Müller war ein aufmerksamer Beobachter des öffentlichen Lebens und pflegte anscheinend die richtigen Beziehungen, um geschäftsrelevante Informationen zu erhalten. So erfuhr er, dass namentlich die Militärbefreiungstaxe viel mehr Geld einbrachte als zu Friedenszeiten, was die Werthaltigkeit der Schatzscheine erhöhte. Gleichzeitig tönte er in einem Brief an, dass der Ausgabepreis der Schatzscheine verhandelbar (oder möglicherweise von Bakschisch abhängig) sei.

Das Militär konnte nicht zahlen und baute neue bürokratische Hürden auf, die den Arbeitsalltag des Schweizer Managers würzten. So verlangte die Staatskasse Belege für die durchgeführten Transporte. Diese wurden aber häufig ohne die vorgeschriebenen Requisitionsscheine abgewickelt, zum Teil in Not-situationen wie Rückzüge nach verlorenen Schlachten etc., so dass es unmöglich war, in der Eile die erforderlichen Papiere zu erhalten. «... und haben wir die Rechnungen für dieselben nur auf Grund der Stundenpässe aufstellen können. Wir betreiben seit langer Zeit die Anerkennung dieser Transporte, und es ist uns [...] gelungen, die Anerkennung der Flüchtlingstransporte, für welche auch jedes schriftliche Beleg von irgendwelcher Behörde fehlt, zu erreichen», notierte Müller am 10. Juli 1913.

Trotzdem empfahl Jakob Müller seinen Vorgesetzten, in Ermangelung von besserem Schatzscheine zu nehmen. Er traute sich zu, den Ausgabepreis auf 87 Prozent herunterzuhandeln, was einer Verzinsung von 11–12 Prozent entsprochen hätte. Müller beantragte, Schatzscheine für 250 000 Pfund zu übernehmen mit der Zusatzbedingung, «dass zu den bereits erwähnten Garantien auch noch die der türkischen Regierung aus den Einnahmen der Linie Konstantinopel-Muradli eventuell zukommenden Überschüsse beigefügt werden». Mit anderen Worten: Müller hatte die Nerven, mit der faktisch bankrotten Bürokratie noch weiter zu feilschen. Wien (Wiener Bankverein) bzw. Berlin (Deutsche Bank, vermutlich durch von Gwinners engsten Mitarbeiter Karl Helfferich) lehnten ab. Die beste Deckung der Ansprüche der Orientbahngesellschaft sei der Anteil an den laufenden Einnahmen; ausserdem könne es nicht die Aufgabe der Gesellschaft sein, der Regierung im Vorschuss zusätzliche Mittel zur Verfügung zu stellen. «Die hohe Verzinsung der Schatzbons lockt uns nicht. Auf allen Märkten werden jetzt derartige Schatzbons weit unter 80 % offeriert, ohne einen Nehmer zu finden», heisst es in einer undatierten Notiz. Hier wird die unterschiedliche Betrachtungsweise zwischen Betriebs- und Finanzebene sichtbar: Der Betriebsmann Müller denkt an neue Militäraufträge und die gleichbleibende Finanzmisere, will also

kurzfristig die Zahlung dieser Aufträge durch den Vorschuss absichern. Seine Vorgesetzten denken langfristig-strategisch und finden das Geschäft wohl zu riskant, zu politisch und in der herrschenden unsicheren Lage nicht opportun.

## **Gelegentlich mit Plünderung und Totschlag bedroht**

Die Spannweite von Müllers Tagesarbeit war enorm. Er musste Details überwachen, etwa die manchmal nur in Kleckerbeträgen eingehenden wöchentlichen Ratenzahlungen des türkischen Militärs für die Transportschulden. Umgekehrt verlangte sein Amt von ihm langfristige Dispositionen. Gegen Mitte 1913 dachte er schon an die Nachkriegszeit. Er schickte sprachenkundige Mitarbeiter durchs Land, um das Personal über das korrekte Verhalten gegenüber den Kriegführenden zu instruieren und die Schäden am Bahneigentum festzustellen, im Hinblick auf spätere Entschädigungsforderungen. Gelegentlich gab es auch Ärger mit den eigenen Leuten. Die Bahnangestellten in Adrianopel mochten nach der Belagerungszeit nicht länger auf ihre Löhne warten, «... und belagerten die Wohnung des Sektionsingenieurs und des von hier aus entsandten Vertrauensmannes und drohten ihnen mit Plünderung und Totschlag. Glücklicherweise gelang es aber, sie schliesslich doch zur Vernunft zu bringen, und jetzt sind diese Schwierigkeiten in der Hauptsache überwunden».

Mit dem türkischen Arbeitsministerium hatte Müller immer wieder Auseinandersetzungen. Einerseits verlangte dieses spezielle Erweiterungs- und Spezialbauten für das Militär an der Bahnstrecke und auf den Stationen, andererseits war der Staat faktisch pleite und bezahlte nicht. Gearbeitet wurde dennoch in fliegender Eile, manchmal ohne ausgearbeitete Pläne, worauf die Bürokraten die Anerkennung der Arbeitsrapporte und damit die Bezahlung verweigerten. Bei den Regierungsstellen hatte es Müller häufig mit unfähigen und bestechlichen Amtsträgern zu tun. Er vermied sorgfältig jeden Hinweis darauf, dass er Bakschisch gezahlt hätte, aber man darf annehmen, dass er sich auch in diesem Punkt den Realitäten angepasst hat. Manchmal gab er auch Klatsch nach Wien, Berlin und Zürich weiter. Nach der Wahl von Said Pascha Halim zum neuen Grosswesir 1913 schrieb er: «Von seinem Vater hatte er ein beträchtliches Vermögen geerbt, doch soll er den grössten Teil desselben im Spiel durchgebracht haben. Auch das Vermögen seiner Frau soll den gleichen Weg gegangen sein, weshalb sie von ihm geschieden ist. Immerhin verfügt er auch jetzt noch über beträchtliche Mittel und besitzt einen schönen Herrschaftssitz in Jeniköl am Bosphorus.» Der neue Grosswesir, so Müller, stehe den Jungtürken nahe: «Nach Einführung der Konstitution wurde er zum Senator ernannt, jedoch ohne dass er in der Folge jemals besonders hervorgetreten wäre.»



2251

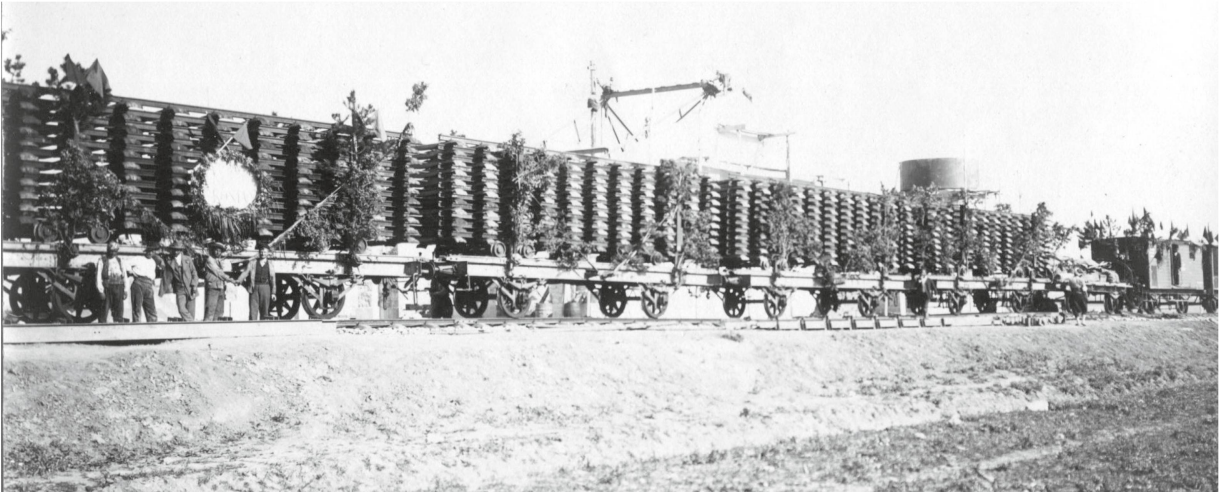
<sup>v</sup>  
TROTZ ALLEM  
EIN GESCHÄFT  
WIE AUF SCHIENEN

Orientbahn-Lokomotive des  
Typs B't. Gebaut 1874 von der  
«Locomotivfabrik Krauss &  
Comp.» Fotografie von 1956.

Im Ersten Weltkrieg schwanden die Einnahmen der Orientbahn aus dem Personenverkehr massiv dahin, während die Warentransporte – bedingt durch die Verschiebung von Kriegsgütern, aber auch von Truppen, die unter dieser Kategorie geführt wurden – zunahmen. Inzwischen schuldeten die Türken der Bahngesellschaft über 1 Million türkische Pfund für Truppentransporte, was die Liquidität der Gesellschaft durchaus beeinflusste. Es gab einen Rückzahlungsplan, den Müller an einer vertraulichen Besprechung mit Verwaltungsratsmitgliedern in Frankfurt erörterte: «Damit würde die Gesellschaft wieder eine bessere Bewegungsfreiheit erhalten, der Sorge um die Deckung der Betriebskosten enthoben werden, sowie für unabwendbare Verbesserungen und Neuanschaffungen, für Deckung der Obligationenkupons und Zahlung einer angemessenen Dividende Vorsorge treffen können.»

Der Betrieb der Orientbahn verlief zwar mit täglichem Ärger und stets neuen Überraschungen, geschäftlich und finanziell aber «wie auf Schienen». Der folgende Querschnitt stützt sich auf die Verwaltungsratsprotokolle 1915–1920, die im Historischen Institut der Deutschen Bank in Frankfurt aufbewahrt werden und problemlos eingesehen werden konnten. Ergänzende Dokumente befinden sich im Nachlass von Ulrich Gross, der dem Archiv für Zeitgeschichte der ETH Zürich anvertraut wurde. Das Unternehmen nannte sich nun «Compagnie d'Exploitation des Chemins de Fer Orientaux». Für die Sitzung vom 9. Dezember 1913 unterbreitete Jakob Müller dem Verwaltungsrat einen Überblick über die materiellen Folgen der Balkankriege und hob hervor, dass die von ihm geleitete Bahn kriegswichtig, ja kriegsentscheidend war. «Wie wir bereits bei früheren Gelegenheiten hervorzuheben die Ehre hatten, ist unsere Gesellschaft durch die im letzten Jahre und im Laufe des jetzigen Jahres auf der Balkanhalbinsel eingetretenen kriegerischen Ereignisse ganz besonders in Mitleidenschaft gezogen worden. Die Mobilisierung der gesamten türkischen Armee vollzog sich fast ausschliesslich durch die Vermittlung unserer Bahn. Auch die Verproviantierung der bis jetzt in Thrakien unter den Waffen gehaltenen grossen Armee musste ausschliesslich auf unserer Bahn ab Konstantinopel abgewickelt werden. Nach dem Rückzuge der türkischen Armee sowohl auf dem westlichen als auf dem östlichen Netze wurde dann ein Teil unserer Linien von den feindlichen Truppen besetzt, und zwar auf dem westlichen Netze 380 Km von den Serben und auf dem östlichen Netze 431 Km von den Bulgaren, und in Betrieb genommen.»

Müller fährt fort, dass auf wichtigen Teilstrecken während Monaten nur Militärverkehr zugelassen war, der aber den Fahrpreis zu einem grossen Teil schuldig blieb. Ganze Dörfer wurden niedergebrannt, auch Stationsgebäude und Lagerhäuser der Orientbahn blieben nicht verschont. Die Serben und Bulgaren, die auf ihrem Hoheitsgebiet die Bahn mit dem der Orientbahn gehörenden Rollmaterial auf eigene Rechnung weiter betrieben, verwendeten minderwertige Kohle, was die



a



b

- a| Eisenbahnbau in Anatolien 1896.
- b| Kriegsmaterialtransport auf der Bagdadbahn während des Ersten Weltkriegs.
- c| Kartengruss aus Saloniki mit Schiffsverkehr, Zollamt und Güterumschlag auf die Eisenbahn.



c

Kessel der Lokomotiven beschädigte. Kaltblütig machte Müller aus diesem Problem ein Geschäft, mit dem er umgekehrt, psychologisch geschickt, Tarifiereduktionen für den Transport von Lebensmitteln und Flüchtlingen finanzierte.

## **Offensive Strategie auch in schwierigen Zeiten**

Ungeachtet der hohen Ausstände der praktisch nicht zahlungsfähigen Regierungen war nach Beendigung der Balkankriege im Verwaltungsrat der Orientbahn schon wieder von neuen Investitionen die Rede. Das Geschäft war also, unabhängig von den Zeitläufen, robust genug, sodass das Management auch in unsicheren Zeiten eine offensive Strategie verfolgen konnte. In jeder Sitzung bewilligte der Verwaltungsrat neue Investitionen. Am 15. Juni 1914 wurde die Direktion bevollmächtigt, eine neue Linie Rodosto–Muratli von 42 Kilometern Länge samt Hafenanlage in Rodosto zu planen und sich um die Konzession zu bewerben, da man keinen Konkurrenten aufkommen lassen wollte. Am gleichen Tag gab der Verwaltungsrat grünes Licht für Verhandlungen mit der Regierung für neue Häfen in der Gegend von Konstantinopel. Vorangetrieben wurde auch die Übernahme einer Kohlenmine in Kistambul und die Eisenbahnanbindung eines neuen Freihafens in Saloniki.

1913 sanken die Einnahmen der Gesellschaft zwar gegenüber 1912 – als noch während neun Monaten der Normalbetrieb möglich war – von 19,2 auf 13,3 Millionen Franken. Trotz der beschriebenen Kriegswirren konnte aber auch in diesem Kriegsjahr noch ein Gewinn von 3,55 Millionen ausgewiesen werden, wobei ein Ausgabenposten von 1,09 Millionen auffällt. Er wird als «ausserordentliche Ausgabe» bezeichnet. Es handelt sich um Gleisumbauten, Ersatz von Dampfkesseln, Umänderungen und Verbesserungen der Fahrbetriebsmittel, Rekonstruktion von Kunstbauten, Neuanlagen in den Stationen und auf freier Bahn, Anteil an Erweiterungsbauten etc. Alle diese Ausgaben für die Infrastruktur wurden direkt über die Erfolgsrechnung finanziert. 3,1 Millionen führte die Gesellschaft zudem als «Regierungsanteil» an die Konzessionsbehörden ab. In der Bilanz sind «Fahrpark, Mobiliar und Werkzeuge» mit 23,7 Millionen eingestellt, die Betriebskonzession wird mit 22,5 Millionen bewertet. «Diverse Debitoren» figurieren diskret mit 11,7 Millionen; es handelt sich vor allem um die Schulden der vier Balkanstaaten.

## **Auch im Ersten Weltkrieg Dividende wie üblich**

Der Balkan kam nicht zur Ruhe. Doch auch im ersten Weltkriegsjahr 1914 betrug der Überschuss noch 2,45 Millionen Franken, was zusammen mit dem Gewinnvortrag vom Vorjahr die Ausrichtung der gewohnten Dividende von 5 Prozent ge-

stattete. Wegen des Krieges wurde die Dividende in türkischer Währung in Konstantinopel ausbezahlt. Das auf Aktionäre in feindlichen Ländern entfallende Geld wurde vorübergehend auf Sperrkonten geparkt. An der Sitzung vom 20. Dezember 1915 wurden Jakob Müller und Edouard Huguenin (Generaldirektor der Saloniki-Monastirbahn) definitiv in den Verwaltungsrat gewählt, Jakob Müller zudem «mit Funktionsdauer bis zu der auf die nächste Ordentliche Generalversammlung folgenden Verwaltungsratssitzung einstimmig neuerdings zum Delegierten des Verwaltungsrates». An der folgenden Verwaltungsratssitzung vom 17. Juni 1915 wurde ihm einstimmig eine besondere Ehre erwiesen. Er durfte die Generalversammlung präsidieren.

Die Zahlung einer Annuität an die Banque de Paris von 1,77 Millionen Franken begegnete Problemen wegen des Zahlungsverbots der ottomani-schen Regierung an den Kriegsgegner. Der türkische Staat verlangte, das Geld sei seinem ewig hungrigen Staatsschatz zu überweisen. Jakob Müller, Sachken-ner vor Ort, teilte dem Verwaltungsrat seinen Eindruck mit, «dass die ottoma-nische Regierung sehr wohl wisse, dass die Bahngesellschaft ihre Geldeingän-ge für den Betrieb brauche; die Regierung werde wohl nicht lange auf dieser Forderung bestehen». Der Rat beschloss, nach allen Seiten ablehnend zu sein und Korrespondenz wenn möglich zu vermeiden. Diese Taktik des Totschwei-gens scheint sich bewährt zu haben; die Pendeuz wird in den folgenden Proto-kollen nicht mehr erwähnt.

Die Bahngesellschaft hatte aber noch andere finanzielle Ausweichmög-lichkeiten, vor allem die Nahverkehrsnetze von Konstantinopel und Saloniki. In der gleichen Sitzung genehmigte der Verwaltungsrat eine massive Erhöhung der Personen- und Gütertarife im Konstantinopler Stadtnetz um bis zu 30 Prozent. Damit wurden die kriegsbedingten Einbussen im internationalen Personenver-kehr ausgeglichen. Auf diesen 17. Juni 1915 waren gleich drei Verwaltungsratssit-zungen angesetzt. Auch für die beiden anderen Haupttraktanden war Müller fe-derführend. Er berichtete über die Situation auf den Linien der Gesellschaft und über eine Kohlenmine in Kistambul, deren Ausbeute in Friedenszeiten zwar qua-litativ nicht genügt hätte, die infolge des Krieges nun doch ausgebeutet würde und vom Konzessionsinhaber gemietet werden soll. Im Endausbau sollen 30–40 Tonnen pro Tag gefördert werden.

Am besagten Stichtag von 1915 betrug die Gesamtlänge des Orient-bahn-Netzes noch 918 Kilometer, davon lagen 371 Kilometer in Serbien, welche im Widerspruch zu den Verträgen von den serbischen Staatsbahnen eigenmäch-tig bewirtschaftet wurden. Der Zustand war gut, die Schäden aus dem Balkan-krieg waren weitgehend behoben. Müller und seine Organisation hatten sich den neuen Verhältnissen angepasst. Die Züge mussten fahren, das war das wichtigste.

---

## DER MANN MIT DEM OLIVENZWEIG

*Jakob Müller mied die Öffentlichkeit, wenn er heikle internationale Verhandlungen führte wie zum Beispiel 1913/14, als das Königreich Serbien nach der Niederlage des Osmanischen Reiches im Ersten Balkankrieg und im Gefolge des Vertrages von London die Eisenbahnanlagen auf seinem Staatsgebiet übernahm. Es ging um die Entschädigung. Aber am 8. Juli 1914 wurde Müller ausnahmsweise einmal ins Licht der Öffentlichkeit gerückt. Auf ihrer Titelseite veröffentlichte die Belgrader Zeitung Trgovinski Glasnik (Handelsblatt) einen ausführlichen Hintergrundbericht über dieses komplexe Geschäft und dessen Regisseur. Der Titel des Artikels lautete schlicht: «Herr Müller». Der Text war eine einzige Lobrede auf die Diplomatie und den Realitätssinn des Schweizers, der im Jahr zuvor die Leitung der Orientbahn übernommen hatte.*

*«Kaum einmal kann man den Namen eines Mannes erwähnen, der mit einem Olivenzweig daherkommt, unbeschadet der Ränkespiele von Österreich-Ungarn. Solche Namen haben wahrlich Seltenheitswert, und daher haben wir den Namen dieses Mannes als Überschrift dieses Artikels gewählt. Der Name von Herrn Müller, Geschäftsführer der Orientbahn, wird schon seit längerem in unserer Öffentlichkeit erwähnt, und zwar im Zusammenhang mit dem Streit um die Frage, wem das Recht zufallen soll, diese Bahn in Zukunft zu nutzen. Es hat lange gedauert bis das von der österreichisch-ungarischen Diplomatie geprägte Wort «Streit» durch den Begriff «Verhandlungen» ersetzt wurde, dessen Urheber wiederum der besagte Herr Müller war.»*

*Mit dieser Vereinbarung traten die Aktionäre der Orientbahngesellschaft das Recht auf die Nutzung der Strecken Ristovac–Skoplje–Gevgelija und Skoplje–Mitrovica sowie die festen Bahnanlagen und Gebäude an den serbischen Staat ab. Dafür bezahlte der serbische Staat etwas über 40 Millionen Dinar. Nicht inbegriffen waren die Lokomotiven und Wagen. Das Handelsblatt urteilte:*

*«Zu dieser Einigung über die Ablösung kann man sowohl der serbischen Regierung als auch der Orientbahn-Gesellschaft gratulieren.*

---

---

*Der Regierung, weil sie es geschafft hat, einen Streit zu beenden; und der Gesellschaft dafür, dass sie eingesehen hat, dass eine gütliche Einigung immer besser ist als ein schlechter Streit. Bei der Liquidierung dieses Geschäfts hat die Gesellschaft keinerlei materiellen Nachteil erlitten.»*

*Noch offen war zu diesem Zeitpunkt, ob der serbische Staat als Gegenleistung Aktien der Orientbahn übernehmen würde. Die Verhandlungsparteien sahen offenbar ein, dass die Bahngesellschaft durch den langjährigen rentablen Betrieb vor dem Ersten Balkankrieg die nötigen Abschreibungen auf ihre Investitionen längst finanziert hatte. Sodann kam sie durch diese Einigung ohne neue Investitionen und Risiko zu einer Zahlung von 40 Millionen Dinar. Mit diesem Verhandlungsergebnis konnte Jakob Müller getrost vor den eigenen Verwaltungsrat treten. Das überschwängliche Lob aus Belgrad dürfte er mit der ihm eigenen Nüchternheit eingeordnet haben:*

*«Herr Müller, dessen versöhnliches Verhalten uns veranlasst hat, uns besonders mit seinem Namen zu beschäftigen, ist auf diese Art und Weise zu einem guten Verfechter der gutnachbarlichen Arbeit auf dem Gebiet des Bahnverkehrs geworden. [...] Durch die erzielte Vereinbarung werden auch alle Differenzen in Nebenpunkten gegenstandslos. Auch die offensichtlich feindselige Haltung Österreich-Ungarns in dieser Frage geht damit in den Bereich der unangenehmen Erinnerungen über. Anstatt dessen erscheint Herr Müller mit seinem Olivenzweig. In der Geschichte der serbischen Bahn wird Müllers Name als Zeichen von besseren Zeiten stehen, oder genauer gesagt: des besseren Erfolgs zu schlechten Zeiten.»*

## **Jakob Müllers Bonus**

An der dritten Sitzung dieses Tages war auch Erntezeit für Jakob Müller. Er erhielt eine «Jahresgratifikation» von 35 000 Franken, also ein zusätzliches Jahresgehalt. Durch das Protokoll vom 17. Juni 1915 wird belegt, dass es ausserdem noch weitere massive Bonuszahlungen gab. «Ausserdem soll Herr Direktor Müller für seine ausserordentlichen Bemühungen gelegentlich der mit der königl. Serbischen Regierung wegen der Verhältnisse auf dem westlichen Netz geführten Verhandlungen eine besondere, als Abschlagszahlung zu betrachtende Gratifikation im Betrage von Fr. 35 000.– verabreicht und zu seinen Händen behufs Verwendung nach eigenem Ermessen ein weiterer Betrag von Fr. 5000.– überwiesen werden.» Der letztere Betrag war vermutlich für die Mitarbeiter bestimmt. Ausserdem wurden auf dem schriftlichen Weg fünfzehn Gratifikationen und Renten, vor allem für Witwen und Hinterbliebene verunfallter Mitarbeiter, gesprochen. Es bestand zu der Zeit schon eine «Pensionscassa». Die hochrentable Orientbahn verstand es wahrlich, ihre Kader bei Laune zu halten. Man hat den Eindruck, der Verwaltungsrat habe sein leitendes Personal so fürstlich bezahlt, um es nicht den Versuchungen des allgegenwärtigen Bakschisch-Unwesens auszusetzen. Am gleichen Tag beschloss der Verwaltungsrat, mit Jakob Müller einen neuen Vertrag mit unveränderten Bezügen abzuschliessen. Für den Fall seines Rücktritts wurde ihm eine «Austrittsgratifikation» von drei Jahresgehältern zugesichert. Der Verwaltungsrat fasste an diesem Tag auch Anlagebeschlüsse: Festplatzierung von 4,5 Millionen Franken «bei den befreundeten Banken» gegen 2,5 Prozent Zins pro Jahr sowie Zeichnung von österreichischen und ungarischen Kriegsanleihen von je 300 000 Kronen.

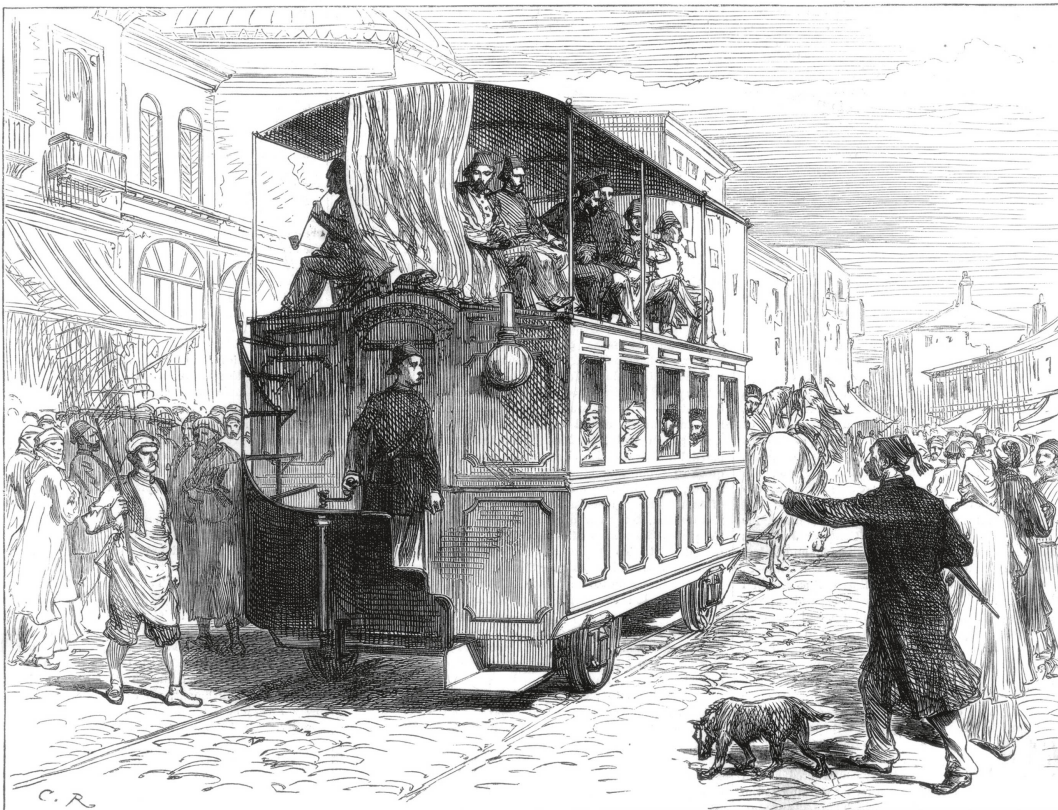
## **Kapazitätserweiterungen mitten im Krieg**

Die ordnende Kraft der Bürokratie, die Müller in seiner Organisation walten liess, wird im nachfolgenden Protokollvermerk schön dargestellt: «Seit Beginn des 1. Weltkriegs steht die Bahn wieder unter militärischer Aufsicht. Ein Militärkommissär regelt alle die Militärtransporte betreffenden Fragen. Über ihm steht das Eisenbahnbureau im Hauptquartier, mit dem wir alle wichtigeren Fragen in direktem Verkehr behandeln, während die laufenden Angelegenheiten mit einem speziell von unserer Bahn hiezü bezeichneten technischen Kommissär geregelt werden. Vor einigen Tagen ist uns ein besonderes Schreiben der Militärbehörde zugekommen, in welchem uns der Dank für die tadellose Ausführung der wiederholt vorgenommenen Mobilisierungen ausgesprochen wurde.»

Dank der stark wachsenden Einnahmen in den Stadtnetzen von Konstantinopel und Saloniki war die Rechnung der Orientbahn in den ersten fünf



a



b

- a) Türkische Infanteristen marschieren während des Ersten Weltkriegs zum Bahnhof. Die Orientbahn war massgeblich für die Truppentransporte verantwortlich.
- b) Pferde-Trambahn in Konstantinopel 1877. Der öffentliche Nahverkehr in Konstantinopel und Saloniki wurde ebenfalls von der Orientbahn betrieben.

Monaten 1915 trotz des Krieges noch bedeutend besser als im Vorjahr (17 500 gegenüber im Vorjahr 12 800 Franken Ertrag pro Netzkilometer, beide Stadtnetze zusammengezogen). In Dedeagatsch wurden 10 zusätzliche Ausladebrücken gebaut, was die Abfertigung von bis zu 100 Wagenladungen pro Tag erlaubte. Das war einerseits eine Forderung des konzessionsgebenden Osmanischen Reiches, andererseits eine bedeutende Kapazitätserweiterung mitten im Krieg.

Vom Grenzverkehr in Kriegszeiten hatte das türkische Militär eine ganz einfache Vorstellung: Es dürfen nur so viele Wagenladungen ins Ausland gehen wie hereinkommen. Jakob Müller erwies sich als geschickter Diplomat. Im Einvernehmen mit den türkischen Behörden schaffte er es, dass 200 Wagen und 8 Lokomotiven pro Tag der Teilstrecke Dedeagatsch–Sufli zugewiesen wurden, wovon 50 für Altbulgarien und 150 für die Türkei bestimmt waren. Ausserdem wurden die in Reparatur befindlichen Wagen herausgerechnet und eine Toleranz von 30 Wagen pro Tag bewilligt. Damit war der Engpass beseitigt.

Die Kohle wurde massiv teurer, Schwellenholz ebenfalls. Dazu kamen die Kosten für die Behebung der massiven Schäden aus dem Balkankrieg. Personal musste aus Nationalitätsgründen versetzt werden, was erhöhte Kosten bedeutete. «Infolge der Nationalitätengegensätze auf dem Balkan mussten wir sowohl auf dem westlichen wie auf dem östlichen Netz zahlreiche Versetzungen vornehmen.» Die Orientbahn beschäftigte viele österreichische und ungarische Kaderleute, Techniker und Lokomotivführer. Die waren jetzt, in Kriegszeiten, auf der falschen Seite.

## **Heikle Verhandlungen, scharf beobachtet**

Schon am 6./7. Oktober 1915 hatte die bulgarische Regierung mit militärischer Gewaltanwendung ihre Ankündigung wahrgemacht, die auf ihrem Staatsgebiet verlaufende Linie Svilograd–Dedeagatsch selber zu betreiben. Zugleich bekundete sie ihre Absicht, «die materiellen Interessen der bisherigen Eigentümer einvernehmlich wahren zu wollen». Mit den Verhandlungen wurde Direktor Müller beauftragt. «Direktor von Popper und Dr. von Adler werden vom Komitee damit betraut, Herrn Direktor Müller im Rahmen des vom Exekutivkomitee erfassten Beschlusses die notwendigen Direktiven für die Entschädigungsverhandlungen und alle mit denselben zusammenhängenden und parallel laufenden Pourparlers mit den bulgarischen Regierungsorganen zu erteilen.» Mit anderen Worten: Müller wurde je ein österreichisch-ungarischer und ein deutscher Aufpasser vor die Nase gesetzt. Er war allerdings mit einem von ihnen, Baron von Popper, eng befreundet; seine Tochter Rosy wohnte einige Jahre in dessen Hause in Wien. Die Parteien einigten sich vorab auf eine Berechnungsgrundlage «auf Grund der Kapitalisierung des einverständlich ermittelten durchschnittlichen jährlichen Rein-



a

- a) Siegel von Jakob Müller in arabischer Schrift, «Jak Müller».
- b) Jakob Müller um 1918.
- c) Auch in Routinesachen sorgfältig: Müller redigierte handschriftlich den Entwurf eines Briefs an den Verwaltungsrat der Anatolischen Eisenbahn von 1916, mit dem er die Annahme seiner Wahl in diesen Verwaltungsrat erklärte.



b

N° 1203.A.C. Konstantinopel, den 22. Dezember 1914.

An den Verwaltungsrat der  
Orientalischen Eisenbahnen  
Wien/  
-----

Im Besitze Ihres gefl. Schreibens N° 626 vom 15. crt, meine Ernennung zum Mitgliede des Verwaltungsrates unserer Gesellschaft und gleichzeitig zum Delegierten desselben betreffend, beehre ich mich Ihnen mitzuteilen,

*für das mir hiurch bewiesene Vertrauen*  
 dass ich die auf mich gefallene Wahl annehme und gleichzeitg ~~danke~~ danke. Ich werde nach wie vor bestrebt sein die Interessen unserer Gesellschaft nach bestem Wissen und Gewissen zu wahren.

Was die im Art. 16 der Statuten vorgesehene Hinterlegung von 100 Stück Aktien der Gesellschaft während der Amtsdauer als Verwaltungsratsmitglied anbelangt, so gestatte ich mir die ergene Bitte an Sie zu richten, gefälligst beim Wiener-Bank-Verein intervenieren zu wollen, damit er diese Aktien für meine Amtsdauer als Verwaltungsratsmitglied leihweise deponiert *welche Gefälligkeit ich Ihnen voraus bestens danke*

*Müller*

c

einnahmenertrags, welcher auf den von Bulgarien okkupierten Teil des gesellschaftlichen Netzes proportional entfällt».

Am 3. Oktober 1915 erklärte Griechenland die auf seinem Territorium verlaufenden Linien der Orientbahn sowie die Saloniki–Monastirbahn zu griechischen Staatsbetrieben. Unter Protest der bisherigen Eigentümer wurde ein griechischer Direktor eingesetzt und das gesamte Personal in den griechischen Staatsdienst übernommen, dies alles vor dem Hintergrund massiver, noch unerledigter Forderungen der Orientbahn an die griechische Regierung aus der vorangegangenen Balkankriegszeit. Mit diesen Umwälzungen wurde Müllers Direktionsbereich massiv verkleinert: von 849 Kilometern auf dem Hauptnetz nach den Balkankriegen auf noch rund 323 Kilometer. Müller hatte in gewohnter Loyalität einen Organisationsplan für die veränderten Verhältnisse ausgearbeitet. Dieser sah auch die Entlassung von rund 200 Beamten vor. Von Adler, der an der entsprechenden Sitzung des Verwaltungsrates anstelle des abwesenden Müller das grosse Wort führte, sprach von «durchwegs verdienten Angestellten, deren bedauerliche Lage die Direktion und der Verwaltungsrat durch angemessene finanzielle Massnahmen zu mildern bestrebt seien».

Trotz der Kriegswirren verlief auch das Jahr 1915 hervorragend, der Gewinn der Orientbahn stieg auf 8,12 Millionen Franken. Der Verwaltungsrat beschloss, eine ausserordentliche Kursverlust-Reserve von 3,5 Millionen Franken zu bilden. Für unregelmässige Kriegsschäden und unbezahlte Militärtransporte standen zwar noch 20,2 Millionen Franken in den Büchern, aber niemand machte sich Illusionen über deren Einbringlichkeit. Der Grossteil der Schulden, namentlich für die Transporte, entfiel auf die Türkei. Müller konnte in der Verwaltungsratssitzung vom 21. Juni 1916 über die mit den Bulgaren erzielte Einigung vom 11. Mai 1916 berichten. Die Gesellschaft erhielt unter allen Titeln knapp 25 Millionen Franken Entschädigung, verzinslich zu damals günstigen 4,5 Prozent, darin waren die Kriegsschäden allerdings nicht inbegriffen. Die gesamten Forderungen der Orientbahn gegenüber den beteiligten Staaten für Kriegsschäden und kriegsbedingte Zahlungsausstände sahen wie folgt aus:

- Bulgarien: Kriegsschäden 5,8 Mio. Fr.; Vergütung für Enteignung 25 Mio. Fr. (bezahlt)
- Griechenland: Militärtransporte 143 000 Fr., Kriegsschäden 619 000 Fr.
- Serbien: Militärtransporte 340 000 Fr., Kriegsschäden 3,2 Mio. Fr., Tagesschädigungen für entgangenen Betriebsertrag (Wartezeiten infolge stundenlanger Verspätungen) 13,8 Mio. Fr.

Gesamthaft errechnete die Orientbahn für sich Guthaben von 67,2 Millionen Franken. Davon anerkannten die vier Staaten einstweilen insgesamt 34,6 Millionen Franken. Der ausgebrochene Erste Weltkrieg hemmte die Verhandlungen mit den einzelnen Staaten zur Begleichung dieser Schulden. Am schlech-

testen zahlte die Türkei: Im Jahre 1915 gingen gerade noch 53 000 Franken Abschlagszahlung ein.

Der Betrieb lief auch 1916 rund. Noch nie hatte die Orientbahn so hohe Verkehrseinnahmen erreicht wie in den ersten Monaten dieses Jahres. So konnte der Verwaltungsrat an der Sitzung vom 25. Mai 1917 erneut von einem Gewinn von 5,3 Millionen Franken für das Jahr 1916 Kenntnis nehmen – dies freilich nach reichlichen Zuweisungen an verschiedene Fonds. Die Rechnung sollte nicht zu gut aussehen, das hätte wohl bei den noch laufenden Schadenersatzverhandlungen gestört. Bei der Verkehrsstatistik fällt auf, dass der Personentransport stark ab-, derjenige von Militär, Gütern und Vieh aber stark zugenommen hat.

ORIENTALISCHE EISENBAHNEN.

Forderungen an die Balkanstaaten aus Anlass des Balkankrieges.

Die Forderungen, welche der Gesellschaft gegenüber Bulgarien, Griechenland, Serbien und der Türkei zustehen, belaufen sich per 31. August 1913 auf:

	Westl. Netz	Oestl. Netz	Total
	i n F r a n c s		
für Bulgarien	31.631.14	6,513.051.54	6,544.682.68
" Griechenland	498.728.91	166.969.29	665.698.20
" Serbien	6,673.063.34	-	6,673.063.34
" Türkei	893.206.20	8,711.821.18	9,605.027.38
	<hr/> 8,096.629.59	<hr/> 15,391.842.01	<hr/> 23,488.471.60 <hr/>

Akribische Zusammenstellung der direkten und indirekten Kriegsschäden zuhanden der Verwaltungsrats-sitzung der Orientbahn vom Dezember 1913. Um die Entschädigungsforderungen an die Kriegsparteien begründen zu können, definierte Jakob Müller nicht weniger als acht Schadensklassen und belegte jede für jeden der vier Staaten auf Franken und Rappen genau: Beschädigungen an der Bahnanlage; Entschädigung für beschädigtes, zerstörtes oder fehlendes Rollmaterial; Entschädigung für Beschädigung, Zerstörung und Wegnahme von Materialien, Verbrauchs- und Inventargegenständen, Bargeld und Waren; Forderungen für Transporte; Forderungen für besondere Arbeiten sowie für Standgelder und die Miete von Lokomotiven und Wagen; Entschädigung für die Gehälter, Löhne und Übersiedlungskosten des Personals; Entschädigung für die von den besitzergreifenden Staaten auf den Linien der Gesellschaft ausgeführten Transporte; Entschädigungsansprüche des Personals wegen fehlender Habseligkeiten.



# RÜCKKEHR UND ABSCHIED <sup>VI</sup>

Porträt von Jakob Müller  
um 1915.

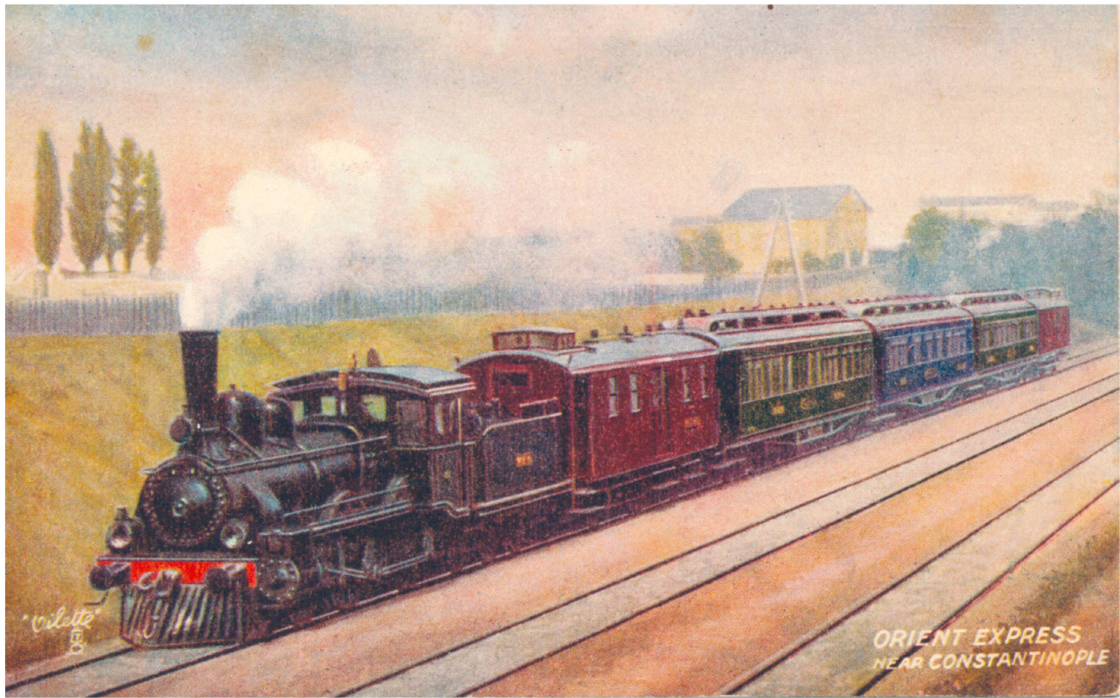
## **Vierzig Jahre sind genug – Rücktritt mit besonderen Ehren**

Am 26. November 1917, drei Tage nach seinem 60. Geburtstag, gab Jakob Müller dem Verwaltungsrat seinen Rücktritt bekannt. Sie wollten ihn zurückhalten, sie haben ihm wohl auch hohe Angebote gemacht, aber Müller wollte nicht mehr. Und das konnte kein Zufall sein. Offenkundig sah Müller das Nachkriegs-Chaos kommen und zog sich rechtzeitig zurück. Die Orientbahn schrumpfte unter dem Einfluss der Weltpolitik, die Zukunft sah nicht rosig aus, und möglicherweise wusste Jakob Müller zu der Zeit schon von seiner Erkrankung an Lungenkrebs. Vierzig Jahre bei der Orientbahn waren genug. Im Verwaltungsratsprotokoll wurde dem Rücktritt und den lobenden Voten ungewöhnlich viel Platz eingeräumt. Während auch grössere Geschäfte in der Regel weniger als eine halbe Protokollseite beanspruchten, wurde der Rücktritt auf vier Seiten erörtert. Unter anderem hiess es: «Herr Müller habe ein grosses Ruhebedürfnis, sehne sich nach dem Zusammenleben mit seiner Familie und wolle unter keinen Bedingungen in die Verlängerung seines im vorbezeichneten Termin zu Ende gehenden Dienstvertrages willigen.»

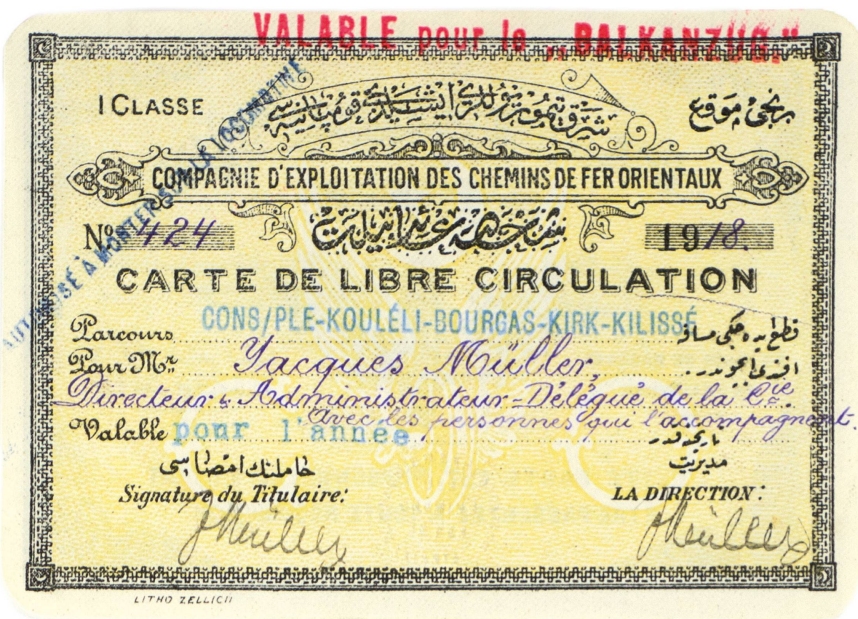
Müllers Nachfolge übernahmen seine seit Jahren bewährten Subdirektoren Walter Keller in Konstantinopel und Carl Paul Wiedemann in Wien. Müller hinterliess, trotz der Arglist der Zeit, eine gut fundierte und gut funktionierende Gesellschaft. Im dritten Kriegsjahr wurde noch immer ein Gewinn von 3,1 Millionen Franken erzielt, die Dividende verblieb unverändert bei 5 Prozent.

## **Fürsorglich für die Mitarbeitenden**

Jakob Müller hatte aber nicht nur die finanziellen Angelegenheiten tadellos geführt, sondern auch die personellen. Hilfreich mögen da auch seine Sprachkenntnisse gewesen sein. Er beherrschte Deutsch, Französisch, etwas Englisch, Griechisch und Türkisch. Die wenigen vorliegenden Zeugnisse von Zeitgenossen besagen, dass der hochgewachsene, eher hagere Schweizer seine Arbeit mit grosser Ruhe und Geistesgegenwart verrichtet habe. Besonders geschätzt wurde seine stete Fürsorge für die Mitarbeitenden. Der letzte Brief, der aus seiner Amtszeit im Orientbahn-Dossier der Deutschen Bank aufbewahrt ist, stammt vom 27. November 1917 und ist an Emil Georg von Stauss gerichtet, der dem Verwaltungsrat des Unternehmens angehörte. Müller beschrieb darin, dass die Bahnangestellten grösste Probleme bei der Beschaffung von Lebensmitteln hätten. Das Personal wurde nun «mit der Bitte um eine einmalige Unterstützung in Form einer Gratifikation» vorstellig, «damit es in der Lage ist, das nötige Brennmaterial und auch die Kleider für den Winter anzuschaffen». Müller, der erfahrene Firmendiplomat, «möchte aber keinen definitiven Beschluss fassen, ohne dass nicht



a



b

- a) Der Orientexpress kurz vor Istanbul. Postkarte nach einer Fotografie von 1883.
- b) Eine Kuriosität: Jakob Müller unterschrieb den Freifahrtschein für das gesamte Streckennetz gleich zweimal: als Bahndirektor und als Reisender.

---

## PIONIER DES DIENSTLEISTUNGS-EXPORTS

*Jakob Müller war bei der Orientbahn in erster Linie Manager des Tagesgeschäfts und Leiter der Betriebsorganisation. In den schwierigen Jahren der Balkankriege und des Ersten Weltkriegs konnte er mit seinem Freund und Landsmann Ulrich Gross eine ideale Arbeitsteilung einrichten. Der Jurist Gross nahm die komplizierten Aussenbeziehungen der Orientbahngesellschaft wahr. Er hielt den Kontakt mit deren Verwaltungsräten wie auch mit den Regierungsorganen und wurde zu Verhandlungen, vor allem über die Reparation von Schäden aus den beiden Balkankriegen, entsandt. Jakob Müller, dessen Stärke in der Organisation und im Rechnungswesen lag, lieferte ihm dazu die Zahlen und die Argumente, manchmal in mehreren Varianten. Doch auch Müller bewährte sich auf dem glatten Parkett der Verhandlungsdiplomatie. Denn nicht selten nahm er an den Verhandlungen teil. Und als Gross 1913 zurücktrat, übernahm Müller dessen Aufgaben gänzlich.*

*Die Orientbahngesellschaft wurde nach westlichen Grundsätzen organisiert und geführt. Während die technischen und kaufmännischen Kader vor allem aus Österreich-Ungarn und aus Deutschland stammten, bestand das Betriebspersonal aus Einheimischen. Müllers tägliche Aufgabe war es somit, die verschiedenen Arbeitskulturen miteinander in Einklang zu bringen. Sein Pflichtenheft, soweit es aus den vorhandenen Akten rekonstruiert werden kann, umfasste viele Obliegenheiten, die heute – vor allem bei stark schwankender Arbeitslast – wohl an Unternehmensberater ausgelagert würden. Während die anderen Schweizer im Osmanischen Reich vor allem im Handel (Textilien, Uhren) tätig waren, «exportierte» Jakob Müller sein Know-how. In diesem Sinne war er ein Pionier.*

ein Einvernehmen mit dem Verwaltungsrat der Anatolischen Eisenbahn erzielt wird, da bekanntermassen jede Massregel, die in dieser Richtung von einer Verwaltung in der Türkei getroffen wird, sofort eine Rückwirkung auf die Stimmung des Personals der anderen Verwaltung hat». In seinem ausführlichen Nachruf im *Luzerner Tagblatt* wird erwähnt, er habe sich noch für die Ausrichtung von Pensionen an seine einstigen Angestellten verwendet, «damit ja keiner seiner Getreuen zum Nachteile komme».

Jakob Müller hielt sich von gesellschaftlichen Aktivitäten frei, so gut das mit seiner hohen Position vereinbar war. Er kümmerte sich offenkundig auch nicht um seine Selbstdarstellung. Dennoch rankten sich mit der Zeit Legenden um ihn, so die im Familienkreis verbreitete Sage, er habe immer eine geladene Pistole in der Schreibtisch-Schublade gehabt. Die Waffe befindet sich noch immer im Besitz seines Enkels Jacques Müller. Vor Jakob Müllers Bürotür standen immer zwei wehrhafte kurdische Leibwächter. Nicht zuletzt diese auf schonungslosem Realismus beruhende Vorsicht war es, die Müller half, sich während mehr als fünfzehn Krisen- und Kriegsjahren an der Spitze eines der strategisch wichtigsten Betriebe und in einem Schlangennest der politischen Intrigen ohne jeden Skandal zu bewähren.

## **Wahlheimat Zürich**

In seinen letzten Lebensjahren habe Jakob Müller nur noch selten alte Verbindungen nach Konstantinopel gepflegt. Müller lebte nach dem Prinzip «servir et disparaître». Auch von engeren Verbindungen des pensionierten Managers zum Heimatort Rain (LU) ist nichts bekannt, ausser dass die Familie dort über Jahrzehnte hinweg hohes Ansehen genoss. Dies zeigte sich noch anfangs der 1950er Jahre, als Rosa Müller-Honegger, die Frau von Jakob, starb. Damals reiste der ganze Gemeinderat von Rain zur Trauerfeier nach Zürich.

Zürich wurde die neue Wahlheimat der Familie Müller. Zwar hatte sie mit Krieganleihen und später mit Notverkäufen von Liegenschaften aus Angst vor den Jungtürken viel Geld verloren, doch reichte das bei der Schweizerischen Kreditanstalt angelegte Vermögen noch bequem zum Kauf einer geräumigen Villa an einer der besten Adressen des Zürichbergs: Germaniastrasse 56. Jakob machte es zum Mittelpunkt seiner Familie, welche die internationale Lebensart des Vaters übernahm. Edgar, der Älteste, studierte Volkswirtschaft, doktorierte und ging nach Amerika, wo er zeitweise als Korrespondent der *Neuen Zürcher Zeitung* sowie bei der Schweizerischen Kreditanstalt arbeitete. Jakob (Jacques) junior führte ein abenteuerliches Leben in Mexiko und den USA, erblindete und lebte dann jahrelang in einem Pflegeheim in der Schweiz. Rosy kehrte nach dem Ersten Weltkrieg und ihrem Aufenthalt in Wien in die Schweiz zurück und heira-

tete in Bern einen Architekten, der auch eine Ziegelei besass. Julie heiratete einen Indien-Schweizer, der wohlhabend geworden war.

Den Ruhestand geniessen konnte Jakob Müller nicht lange. Fünf Jahre nach seinem Umzug nach Zürich starb er an Lungenkrebs. Am 16. Oktober 1922 wurde er auf dem Friedhof Nordheim in Zürich beigesetzt. So zurückhaltend, wie er gelebt hatte, so leise ging er von dieser Welt.

NAMEN DER EHEGATTEN UND DER KINDER	Geboren				Getraut			
	Wann?			Wo?	Wann?			Wo?
	Tag	Monat	Jahr	Ort, Kanton oder Staat	Tag	Monat	Jahr	Ort, Kanton oder Staat
Ehemann <u>Müller</u>	29.	Novbr.	1857	Bain (Luzern)				
Sohn des <u>Müller</u> - <u>Jakob</u> und der <u>Barbara</u> geb. <u>Turner</u>					10.	Okto.	1891	Konstantinopel
Ehefrau <u>Honegger</u> <u>Maria Rosa Cäcilia</u> von <u>Rüti</u> 1870	2.	Febr.	1870	Konstantinopel				
Tochter des <u>Honegger</u> <u>Heinrich</u> und der <u>Julie</u> geb. <u>Bollé</u>								
Kinder:								
<u>Edgar</u> <u>Jakob</u> <span style="color: blue;">E</span>	4.	Juli	1892	Konstantinopel				
<u>Rosa</u> <u>Julia</u> <span style="color: blue;">E</span>	25.	Aug.	1894	do.				
<u>Julia</u> <u>Antonia</u> <u>Franziska</u> <span style="color: blue;">E</span>	10.	Mai	1900	do.				
<u>Jakob</u> <u>Karl</u> <span style="color: red;">E</span>	24.	Sept.	1901	do.				

Ausschnitt aus dem Familienbuch der Familie Müller-Honegger.

---

## ORDEN UND EHRENZEICHEN

*In seiner vierzigjährigen Laufbahn wurde Jakob Müller von sieben Regierungen mit insgesamt sechzehn Orden und Ehrenzeichen bedacht. Seinen ersten Orden erhielt Müller aus der Hand des Oberhauptes des osmanischen Reiches, Sultan Abdülhamid II., «Sohn des 'Abdülmeçid Hân, des Ewig Siegreichen» am 15. Juli 1897. Müller hatte damals auf seinem Karriereweg die Position eines Inspektors des zweiten Teils der Orientbahnen erreicht. In der Verleihungsurkunde heisst es: «Der Befehl des ehrwürdigen hochwürdigen hochhörtlichen Zeichens des Sultans und der stattlichen Tughra des welterobernden Hakans möge mit göttlicher Hilfe ausgeführt werden und lautet: Aufgrund der Tatsache, dass der ehemalige Inspektor des zweiten Teils der Orientbahnen Herr Jacques Müller, der mit angenehmen Eigenschaften begabt ist, infolge der von ihm geleisteten Hilfe und gewährten Erleichterungen bei meinen militärischen Beförderungsangelegenheiten, meine kaiserliche Gunst gewonnen hat, wurde diese allerhöchste Urkunde zur Verleihung eines ruhmreichen Mecidi-Ordens dritter Klasse von Seiten meiner erlauchten grossherrlichen Majestät gemäss meines diesbezüglich erlassenen kaiserlichen Befehls erteilt. Geschrieben am vierundzwanzigsten Tag des Monats Safer des Jahres tausenddreihundertfünfzehn.»*

*Abdülhamid II. sah sich drei Jahre später veranlasst, Jakob Müller erneut auszuzeichnen, dieses Mal mit einer Erfindermedaille: «Laut Gesetz für Erfindungspatente ist es Pflicht, Personen, die dem Staat und dem Lande nützliche Erfindungen gemacht haben, der Bedeutung ihrer Erfindungen gemäss goldene, silberne bzw. kupferne Medaillen zu verleihen. Es haben werte Verdienste dieses Bestärkers des hochgerühmten kaiserlichen Zeichens, des Vizedirektors der Betriebsgesellschaft der Orientbahnen, Herrn Müller, bei der Verbreitung der Benutzung der Landwirtschaftsgeräte in der Provinz von Edirne stattgefunden. Aufgrunddessen wurde mein kaiserlicher Erlass zu seiner Ehrung durch die Verleihung einer silbernen Landwirtschaftsmedaille herausgegeben und demzufolge diese meine erhabene Urkunde erteilt, deren Sinn es ist, dass ich dem*

---

---

*Erwähnten eine silberne Landwirtschaftsmedaille zu verleihen geruht habe.» Die Urkunde wurde ausgestellt «in der wohlbehüteten Stadt Konstantinopel» am 22. Juni 1900. Man beachte, dass Müller inzwischen den Rang eines Vizedirektors bekleidete.*

*Am 18. März 1904 brachte ein kaiserlicher Bote einen weiteren dicken Umschlag in Jakob Müllers Büro. Er trug die Ordnungsnummer 716 und war wie folgt beschriftet: «Erhabene Urkunde des Hohen Osmani-Ordens verliehen an Herrn Müller, Vizedirektor der Orientbahnen.» In der Urkunde hiess es: «In Anerkennung seiner Verdienste bei den militärschen Transportangelegenheiten, wodurch er einer derjenigen geworden ist, welche das Wohlwollen meiner erlauchten Herrschaft verdient haben, wurde diese erhabene Urkunde erteilt, deren Sinn es ist, dass ich Herrn Müller, Vizedirektor der Orientbahnen, einen Osmani-Orden zweiter Klasse zu verleihen geruht habe.»*

*1908 folgte eine goldene Verdienstmedaille. Mehmet V., der Sohn Abdülhamids II. setzte die Reihe fort, indem er Müller am 26. Januar 1916 «den ruhmreichen Mecidiye-Orden Erster Klasse» verlieh. Einiges spricht dafür, dass der Geehrte die glitzernde Pracht mit dem buchstäblich byzantinischen Begleittext richtig einzuschätzen wusste: Der Sultan war der Orientbahn damals schon hohe Beträge für Truppentransporte schuldig. Zudem ging es dem Sultan wohl auch darum, sich für die guten Transport- und Logistikdienste der Orientbahn in der für die Türken erfolgreichen Schlacht von Gallipoli erkenntlich zu zeigen.*

*Eine besondere Rarität ist der Sonnen- und Löwenorden, der Müller im Herbst 1901 von den verbündeten Staaten Iran und Türkei gemeinsam verliehen wurde: «Zufolge der ihm im asiatischen Jahre der Ratte gewährten königlichen Gunst haben wir dem Herrn Müller, Vizedirektor der Orientbahnen jener [osmanischen] Regierung, für die ruhmreiche Ehre eines Attachés, der Ausdruck des vorrangigen Vertrauens sein soll, einen Sonnen- und Löwenorden zweiter Klasse zu verleihen geruht.» In der Familie Müller wurde überliefert, dass Jakob Müller diesen Orden*

---

---

verdient habe, weil die Orientbahn die vom Iran im Westen gekauften Rüstungsgüter zuverlässig an ihre Bestimmungsorte transportiert habe.

Weitere, schon früh verliehene Orden erhielt Jakob Müller von den Königreichen Bulgarien und Serbien, ein «Verdienstkreuz für Kriegshilfe» vom deutschen Kaiser Wilhelm II. und zwei Offizierskreuze sowie das Komturkreuz des Franz-Joseph-Ordens von der k.u.k. österreichisch-ungarischen Doppelmonarchie. Österreich-Ungarn soll Jakob Müller sogar den Titel eines Barons angetragen haben. Da er dafür aber die schweizerische Staatsbürgerschaft hätte aufgeben müssen, habe er dankend abgelehnt, wie sein Enkel Jacques Müller, gestützt auf die familiäre Überlieferung, berichtet. Jacques Müller betont, dass sein Grossvater seine Orden kaum getragen habe.



Urkunde des «Hohen Osmani-Ordens zweiter Klasse», den Müller 1904 erhielt. Prägendes Merkmal ist die sogenannte «Tughra» oben in der Mitte, die in verschnörkelter Schrift den Namen des Sultans sowie seine Vorfahren und seine Titel nennt.





#### *Osmanisches Reich*

- 1. und 2. Mecidiye-Orden 1. Kl. mit Bruststern
- 3. Mecidiye-Orden 3. Kl.
- 4. und 5. Osmaniye-Orden 2. Kl. mit Bruststern
- 6. Silberne Landwirtschafts-Medaille

#### *Iran*

- 7. und 8. Sonnen- und Löwenorden 2. Kl. mit Bruststern

#### *Österreich-Ungarn*

- 9. Kriegskreuz für Zivilverdienste
- 10. Franz-Joseph-Orden, Offizierskreuz
- 11. Franz-Joseph-Orden, Komturkreuz
- 12. Franz-Joseph-Orden, Offizierskreuz mit Kriegsdekoration

#### *Sonstige*

- 13. Orden St. Alexander 5. Kl. (Bulgarien)
- 14. Verdienstkreuz für Kriegshilfe (Deutsches Reich)
- 15. Königl. Orden Weisser Adler 4. Kl. (Serbien)

## Bibliographie

David, Thomas: Edouard Huguenin (1856–1926). Un Neuchâtelois dans l'empire ottoman, in: Musée Neuchâtelois, Nr. 22, Neuchâtel 1993.

Fischer, Walter: Gross Ulrich, in: Otto Mittler und Georg Boner (Hrsg.): Biographisches Lexikon des Aargaus 1803–1957, Aarau 1958.

Jung, Joseph (Hrsg.): Digitale Briefedition Alfred Escher, Launch Juli 2015 (laufend aktualisiert), Zürich: Alfred Escher-Stiftung.  
<https://www.briefedition.alfred-escher.ch/>

Pohl, Manfred (Hrsg.): Arthur von Gwinner: Lebenserinnerungen, 2. Aufl., Frankfurt a. M. 1992.

Pohl, Manfred: Von Stambul nach Bagdad. Die Geschichte einer berühmten Eisenbahn, München/Zürich 1999.

Pohl, Manfred (Hrsg.): Vor 150 Jahren geboren. Arthur von Gwinner, in: Bank und Geschichte. Historische Rundschau, Frankfurt 2006.

Rambert, Louis: Notes et impressions de Turquie. L'empire Ottoman sous Abdoul-Hamid, Genève 1926.

[Unbekannter Verfasser]: Generaldirektor Jakob Müller (Nachruf), in: Luzerner Tagblatt, Januar 1923.

Witschi, Beat: Schweizer auf imperialistischen Pfaden. Die schweizerischen Handelsbeziehungen mit der Levante 1848–1914, Stuttgart/Wiesbaden 1987.

## Bildnachweis

Alamy Stock Foto

*Umschlaginnenseite vorne (DB5EWM), Seiten 8 (FF6BP5), 34 (FG3X83), 48 (DXF2BG)*

Biographisches Lexikon des Aargaus 1803–1957, 1958.

*Seite 45*

Civelli, Ignaz: Deutsche Schienen in osmanischem Boden, 2007

*Seite 75 oben (Illustrierter Kriegskurier)*

Deutsches Archäologisches Institut, Istanbul  
*Seite 54 (Foto: G. Berggren, R34413)*

Deutsche Bank AG, Historisches Institut, Frankfurt

*Seiten 24 unten, 42 unten, 79*

Eisenbahnen im Kosovo (Website)

*Seite 61 (Slg. Raphael Krammer)*

Glarner Wirtschaftsarchiv, Schwanden

*Seite 36*

Institut für Stadtgeschichte, Frankfurt

*Seite 69 oben (W1-2/170:4)*

Keystone AG, Zürich

*Seiten 62 oben (265808986), 75 unten (199367970)*

Museum für Gestaltung, Archiv der Zürcher Hochschule der Künste, Zürich

*Seite 43 (64-1220)*

Privatsammlung Dr. Jacques Müller, Zumikon

*Seiten 12, 18, 19, 27, 33 unten, 52, 53, 77, 80, 83 unten, 86, 89, 90, 91*

Sammlung Credit Suisse

*Seite 24 oben*

Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik, Band 86, 2008

*Seite 42 oben*

Staatsarchiv Luzern

*Seite 10 (LKa.00073.001g)*

Trains of Turkey (Website)

*Seiten 33 oben (Foto: Nohab), 39 (Jean-Patrick Charrey), 66 (Foto: Alan Swale)*

Ullstein Bild

*Seiten 59 (oben 00456558, unten 00200602), 62 Mitte (00456300), 62 unten (00455390), 69 Mitte (00123312), Umschlagsinnenseite hinten (00156990)*

Verkehrshaus der Schweiz, Luzern

*Seiten 17 (VA-59028), 20 (Die Deutsche Baghdad-Bahn, 1900), 47 (Foto: Bowsky; VA-58940), 69 unten (Foto: Editeur Juda M. Bensussan; VA-58944), 83 oben (VA-58966)*

West Point. United States Military Academy (Website)

*Seite 31 (<https://www.westpoint.edu/history/SiteAssets/SitePages/World%20War%20I/WWOne42.jpg>) [Stand: 17.1.2018]*

Wikipedia (Website)

*Seiten 23 (Foto: Remi Jouan; [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Maurice\\_de\\_Hirsch\\_-\\_Tableau.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Maurice_de_Hirsch_-_Tableau.jpg)) [Stand: 17.1.2018]), 51 (Karikatur: Leonhard Raven-Hill; [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Balkan\\_troubles1.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Balkan_troubles1.jpg)) [Stand: 17.1.2018]*