

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
Kapitel: 2: Bahnen im Orient, Imperialismus mit hoher Rendite
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>



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

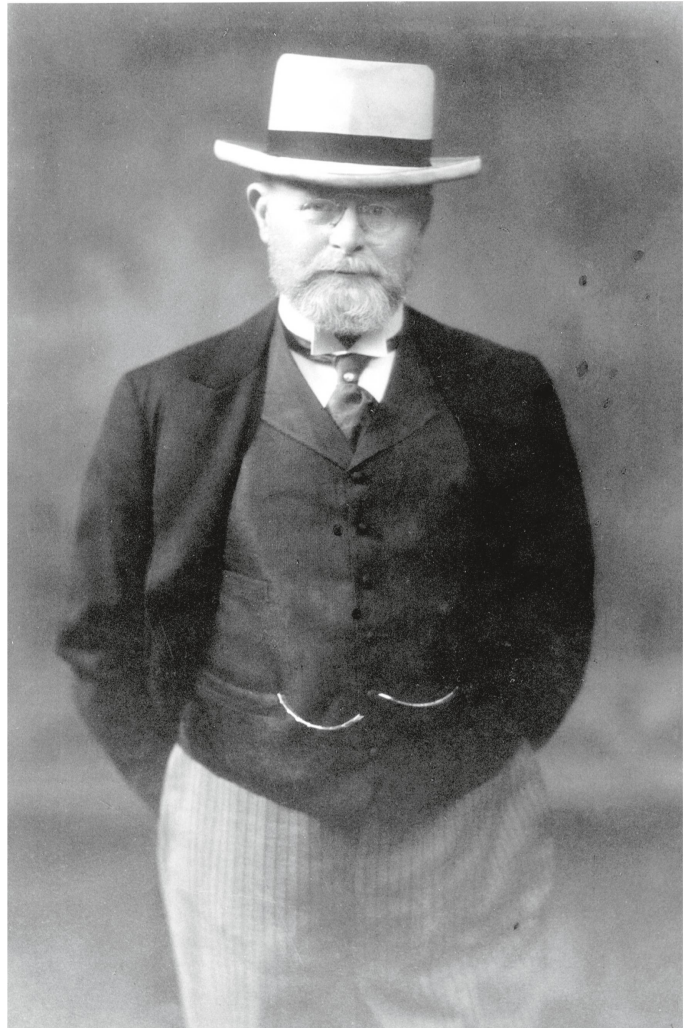
Diese Aussage stammt von Arthur von Gwinner (1856–1931), einem der bedeutendsten europäischen Bankiers seiner Zeit. Er war Vorstandsmitglied der Deutschen Bank (1894–1919) und übernahm 1901, nach dem Tod von Georg von Siemens, die Dossiers der orientalischen Bahnen. Der Sultan wollte die Konzession ausdrücklich 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 Reformler 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