

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: 4: Bewährung in drei Kriegen
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>



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 Zimmer 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 drangsalierten, 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 Waggons 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.»