

Eine Dampflokomotive des deutschen Unternehmens Henschel & Sohn. Aufgenommen 1955 bei Yedikule, einer Befestigungsanlage in Istanbul.

Foto: Trains of Turkey, Alan Swale

Ein Wahlzürcher leitete den Orientexpress

Er ist ein Star in Film und Literatur: Der Orientexpress. Ein neues Buch beleuchtet das Wirken von Jakob Müller, der die Orientbahn durch die Wirren des Ersten Weltkriegs erfolgreich leitete.

Pascal Wiederkehr

Es war eine Zeit des Aufbruchs und der Gotthard-Durchstich das Thema der Epoche. Der «Hype» der Eisenbahnen hatte auch Einfluss auf den jungen Jakob Müller aus dem luzernischen Rain. Kein Wunder also, trat er 1875 bei Alfred Eschers Nordostbahn ein – wohl für eine betriebliche Anlehre, wie es im neuen Buch «Der Türken-Müller. Ein Luzerner und die Orientbahn» heisst. «Die Schweiz war ein bevorzugter Arbeitsmarkt für Ingenieure und Beamte des Eisenbahnwesens», schreibt Autor Karl Lüönd. Entsprechend konnte es auch passieren, dass die Fachkräfte vom Ausland abgeworben wurden.

Jakob Müller verschlug es 1877, mit 20 Jahren, nach Konstantinopel. Dort nahm er eine Stelle als Stationsvorsteher an. Seit 1883 verkehrte der Orientexpress zwischen Paris und der damaligen Hauptstadt des Osmanischen Reichs und Müller arbeitete quasi an deren Endstation im Orient.

Osmanisches Reich fiel zusammen

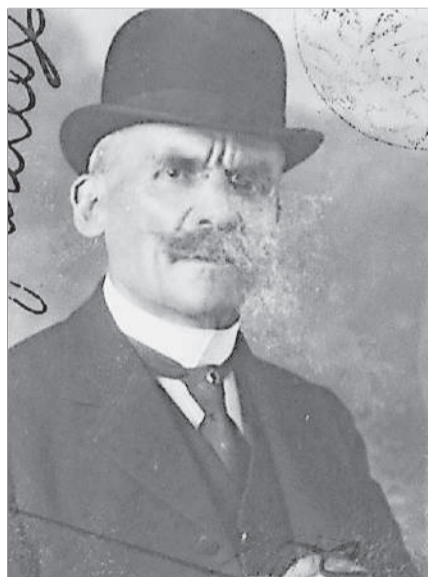
Doch der Luzerner, der seinen Ruhestand am Zürichberg verbrachte, stieg rasch auf. Mit 42 Jahren wurde er Subdirektor der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen – kurz Orientbahn. Eben dieser Bahngesellschaft, die den weltberühmten Orientexpress betrieb. Sein Jahresgehalt betrug 32 000 Francs, was für damalige Verhältnisse «ein fürstliches Auskommen» darstellte. Der Vizedirektor einer schweizerischen Grossbank habe maximal 20 000 Franken verdient.

Das Einkommen ermöglichte Müller laut Lüönd einen komfortablen Lebensstil. Im Sommer lebte er mit seiner Familie in einer Villa am Bosphorus, nahe der Orientbahn, «so dass der Vater zu Fuss zum Dienst gehen konnte». Im Winter wohnte man im Konstantinopler Ausländerviertel Pera in einer grossen Woh-

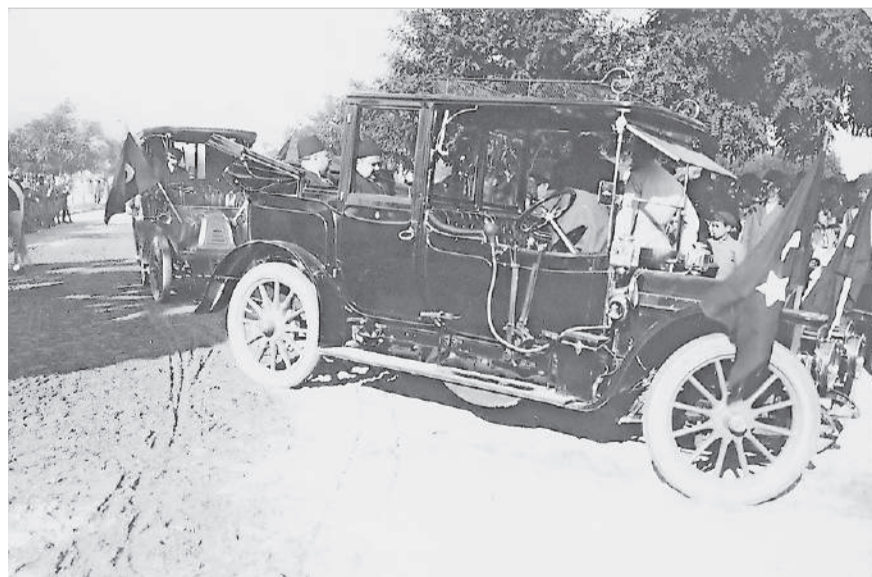


Die Karte von 1914 zeigt die Eisenbahnlinien im Osmanischen Reich.

Karte: West Point, United States Military Academy



Jakob Müller, hier um 1918, lebte vor seinem Tod 1922 an der Germaniastrasse am Zürichberg.



Sultan Mehmed V. ging 1911 vor den Balkankriegen auf Tour durch die europäischen Provinzen. Mit dabei Jakob Müller, der mit dem Sultan freundschaftlich verbunden war.

Fotos: Privatsammlung Dr. Jacques Müller, Zumikon

nung. «Wenn die Familie in die Schweiz reiste, wurde ein Extrawagen an den Orientexpress gehängt», so Lüönd.

Doch das Geld musste sich der spätere Wahlzürcher verdienen. Das Osmanische Reich war im Begriff zusammenzubrechen. Die Griechen und Bulgaren sowie Serbien forderten die Unabhängigkeit. Im Buch dokumentiert Karl Lüönd die damalige Zeit unter anderem anhand von Fotografien aus einem von Jakob Müller angelegten Album. Am 5. Juni 1911 reiste Sultan Mehmed V. für

drei Wochen durch die europäischen Provinzen seines Reiches. Er wollte dem wachsenden Nationalismus bei seinen Untertanen entgegenwirken. Müller, der dem Sultan freundschaftlich verbunden war, begleitete ihn und fotografierte das Geschehen. Obwohl die Bilder geordnete Verhältnisse zeigen, kam die Friedensmission zu spät. Von 1912 bis 1913 wüteten die Balkankriege. Das Osmanische Reich war gezwungen, sich im europäischen Teil seines Staatsgebiets bis auf die Grenzen der heutigen Türkei zurückzuziehen.

Müllers Ziel, ab 1913 als «oberster Manager», war es immer, die Orientbahn weiter zu betreiben – was viel diplomatisches Geschick erforderte. «Der Alltag in diesen unruhigen Zeiten war turbulent», schreibt Lüönd, der bereits über fünfzig Biografien und Sachbücher publiziert hat. Im Sommer 1911 sei keine Woche ohne Zwischenfälle vergangen. Am laufenden Band gab es Bombenattentate auf die Gleise. «Die im Balkankrieg angerichteten Schäden an Strecken und Rollmaterial der Orientbahn waren enorm», so Lüönd.

Vernissage an den Rail Days

Der Verein für wirtschaftshistorische Studien lädt in Zusammenarbeit mit dem Verkehrshaus in Luzern zur Vernissage des Pionierbands 110 «Der Türken-Müller. Ein Luzerner und die Orientbahn» ein. Der Anlass findet am 22. Juni von 18 bis ca. 19.30 Uhr statt. Anmeldung per E-Mail an: info@pioniere.ch (Eine Anmeldung ist zwingend, die Platzzahl ist beschränkt.)

Die Vernissage findet anlässlich der Rail Days statt. Das Verkehrshaus führt vom 22. bis 24. Juni zum siebten Mal die Thementage Schienenverkehr durch. (pw.)

www.verkehrshaus.ch/de/raildays

Mehrere Brücken und Viadukte waren gesprengt worden. Auf dem Hauptnetz befanden sich 16 von 79 Lokomotiven in fremden Händen.

Bahn war stets rentabel

Doch selbst als der Erste Weltkrieg folgte, rentierte die Orientbahn weiter. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr schwanden zwar massiv dahin, dafür nahmen Waren- und Truppentransporte zu. Zudem betrieb die Gesellschaft den öffentlichen Nahverkehr in Konstantinopel und Saloniki. Neben vielen geschichtlichen Informationen beleuchtet das vom Verein für wirtschaftshistorische Studien herausgegebene Werk die interessanten Hintergründe rund um die Finanzierung der Bahn.

Mit 60 Jahren, am 26. November 1917, gab Müller seinen Rücktritt. 40 Jahre im Dienst der Orientbahn waren wohl genug. «Offenkundig sah Müller das Nachkriegs-Chaos kommen und zog sich rechtzeitig zurück», urteilt Lüönd. Er zog in die Schweiz, nach Zürich. Dort lebte der an Lungenkrebs erkrankte Bahnpionier fünf Jahre an der Germaniastrasse 56. Er wurde am 16. Oktober 1922 auf dem Friedhof Nordheim nahe des Bucheggplatzes beigesetzt.

Karl Lüönd: «Der Türken-Müller. Ein Luzerner und die Orientbahn». 96 Seiten, 69 Abbildungen. www.pioniere.ch