

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: 1: Die Eisenbahn, das "Internet" des 19. Jahrhunderts
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

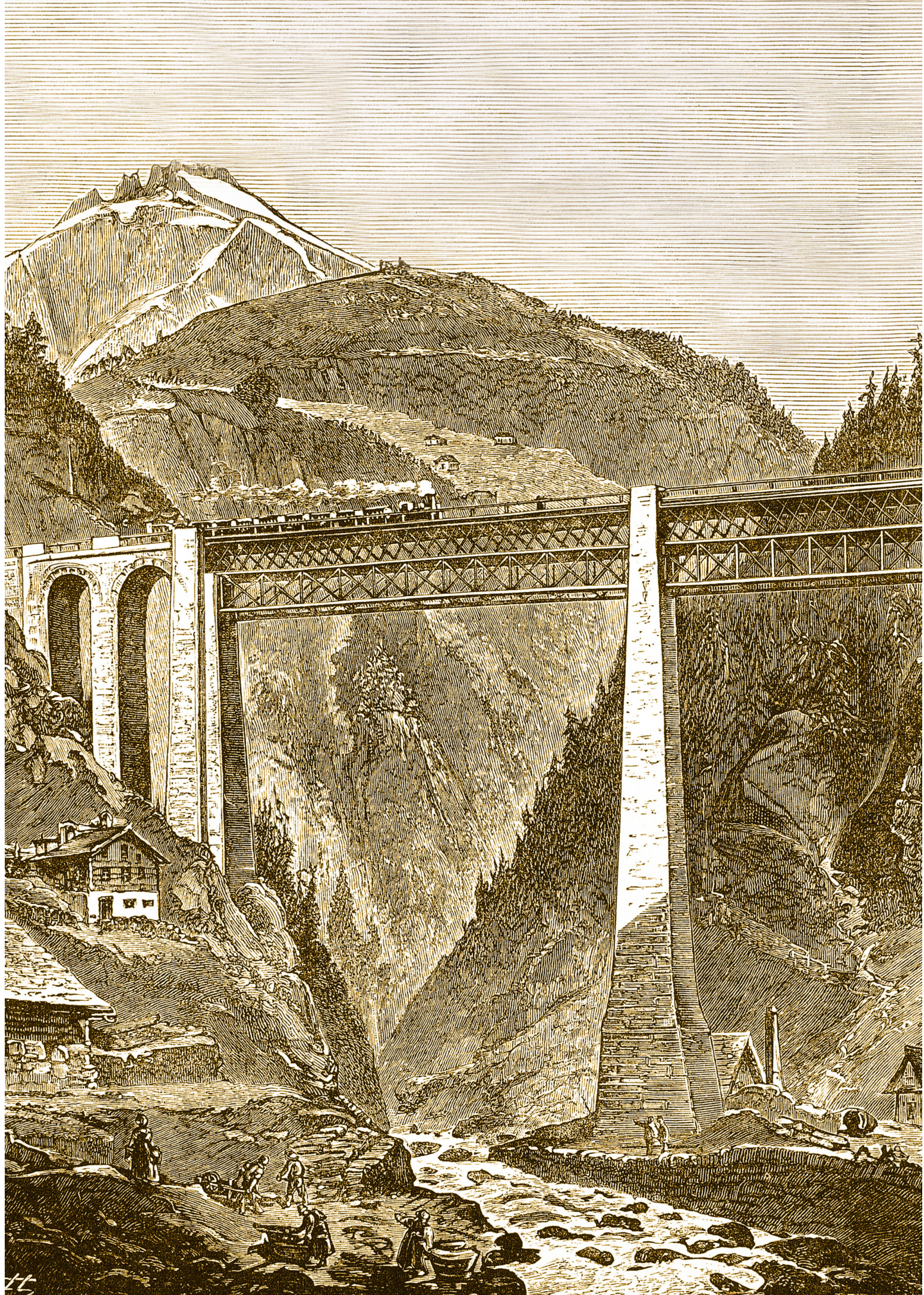
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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>



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 unbekanntens 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

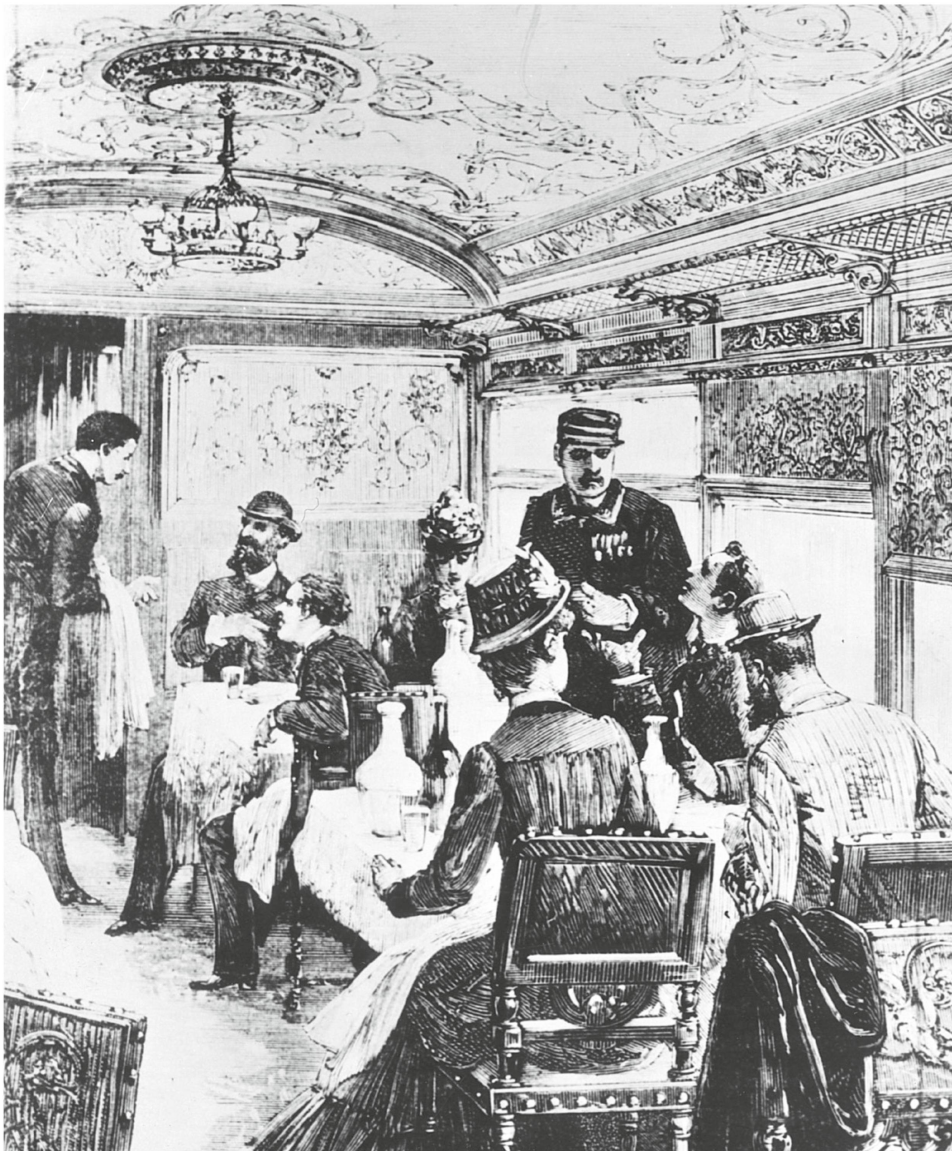
Jakob Müllers Sohn Edgar verfasste als junger Mann einen leider undatierten Lebenslauf. Er schildert das privilegierte Leben von Ausländerfamilien in Konstantinopel vor dem Ersten Weltkrieg. Die Familienväter waren dem Reich des Sultans als Unternehmer, Ingenieure, Beamte und Fachspezialisten nützlich.

«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.

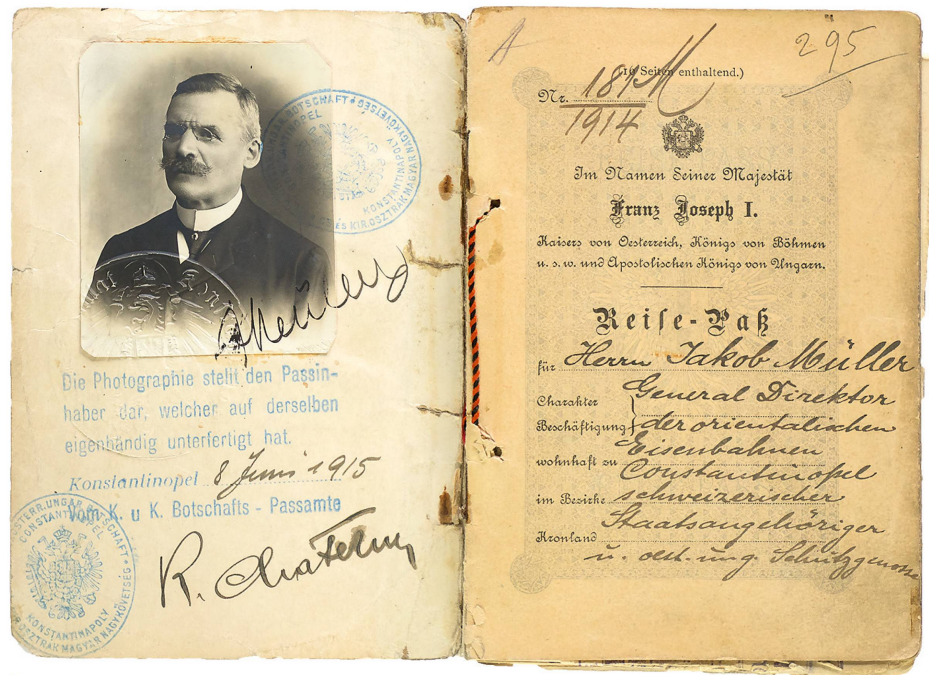
Über die familiären Einzelheiten sind keine schriftlichen Dokumente mehr vorhanden. Enkel Jacques E. Müller, Dr. iur. und Gründer der Intershop Holding, hat auf mündlichem Wege – vor allem von seinem Vater Edgar – einiges über seinen Grossvater erfahren. In der Familie hätten alle Hochachtung vor ihm 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».