

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: 3: Rambert, Huguenin, Gross, Müller : tüchtige Schweizer in Konstantinopel
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>



119
Hambro & Co. London. Vostok a. Placit. Novi.

Jébal & 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.

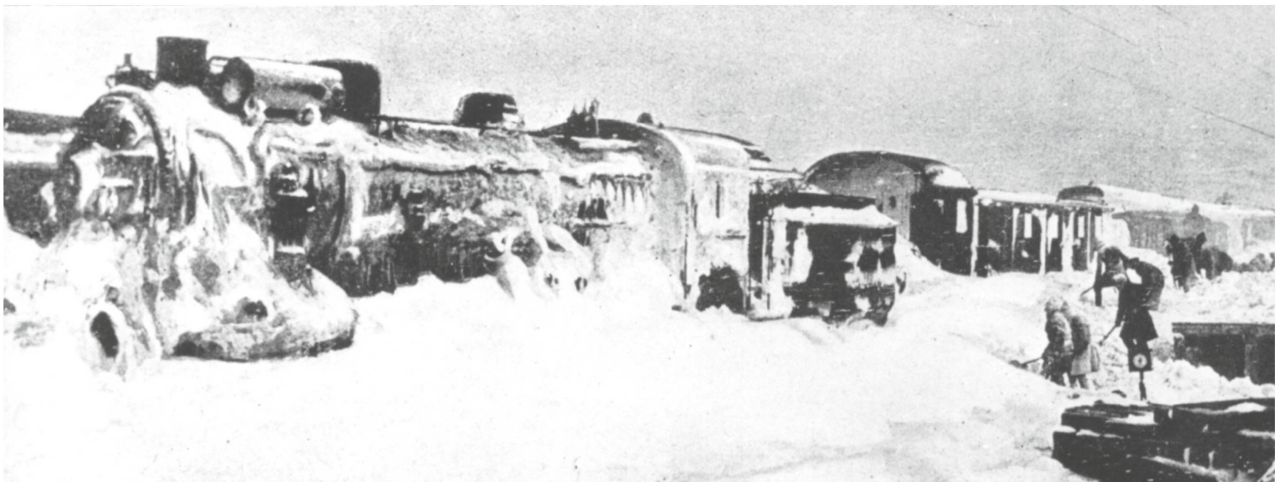
«Die starke Hand imponierte den Orientalen»

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.