

# Forum Schweizer Geschichte Schwyz. Ein Leben wie auf Schienen

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Magazin / Schweizerisches Nationalmuseum**

Band (Jahr): - **(2019)**

Heft 2

PDF erstellt am: **30.07.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# South Eastern Railway - London-Chatam-Dover Railway

CHEMINS DE FER DU NORD & DE L'EST DE FRANCE

## LONDRES · PARIS · CONSTANTINOPLÉ

Départ tous les Jours  
DE LONDRES & DE PARIS POUR VIENNE  
Les Mercredis  
POUR CONSTANTINOPLÉ  
Le Jeudi & le Dimanche  
POUR BUKAREST

**SERVICE RAPIDE**  
Sans Changement de Voitures  
ET  
**SANS PASSEPORT**  
ENTRE

**FAST TRAVELLING**  
Without any Change of Carriages  
ET  
**WITHOUT PASSPORT**  
BETWEEN

The Trains are Starting  
FROM LONDON & PARIS EVERY DAY FOR VIENNA  
Only on Wednesday  
FOR CONSTANTINOPLÉ  
On Thursdays & Sundays  
FOR BUKAREST

# PARIS · MUNICH · VIENNE · BUDAPEST · BELGRADE & CONSTANTINOPLÉ

& ENTRE & BETWEEN  
PARIS & BUKAREST

# ORIENT EXPRESS

**HIVER 1888-89**      **WINTER 1888-89**

**LONDRES-PARIS-VIENNE**

Tous les JOURS	LONDRES (Victoria) . . . . .	8 h 20 matin	LONDRES (Charing-Cross) . . . . .	9 h 40 matin
	CALAIS (Gare maritime) . . . . .	10 h 33	BOULOGNE . . . . .	11 h 55 soir
	PARIS (Gare du Nord) . . . . .	Arr. 5 h 40 soir	PARIS (Gare de l'Est) . . . . .	Arr. 5 h 57 soir
	PARIS (Gare de l'Est) . . . . .	Départ 7 h 30 soir (p. m.)	VIENNE . . . . .	Arrivée 10 h 15 soir (p. m.)
	MUNICH . . . . .	Arrivée 1 h 38 soir (p. m.)		
	VIENNE . . . . .	Arrivée 10 h 15 soir (p. m.)		

**PARIS-CONSTANTINOPLÉ**

Mercredi	PARIS (Gare de l'Est) . . . . .	Départ 7 h 30 soir (p. m.)	Wednesday
Jeu	VIENNE . . . . .	Arrivée 10 h 15 soir (p. m.)	Thursday
Vend	BUDAPEST . . . . .	Arrivée 5 h 25 mat (a. m.)	Friday
Vend	BELGRADE . . . . .	Arrivée 11 h 32 (12 32 p. m.)	Friday
Samedi	CONSTANTINOPLÉ . . . . .	Arrivée 6 h 40 soir (p. m.)	Saturday

**PARIS-BUKAREST**

Jeu et Dimanche	PARIS (Gare de l'Est) . . . . .	Départ 7 h 30 soir (p. m.)	Thursday and Sunday
Vend et Lundi	VIENNE . . . . .	Arrivée 10 h 15 soir (p. m.)	Friday and Monday
Samedi et Mardi	BUDAPEST . . . . .	Arrivée 4 h 00 mat (a. m.)	Saturday
	BUKAREST . . . . .	Arrivée 11 h 11 (12 30 a. m.)	and Tuesday

For further particulars look at the special Time-Tables published by the Chemin de fer de l'Est, and also by the International Sleeping-Car Company.

# Ein Leben wie auf Schienen

**E**nde des 19. Jahrhunderts war die Welt im Eisenbahnfieber. Schweizer Fachwissen war gefragt. Der Luzerner Jakob Müller wanderte in die heutige Türkei aus und wurde dort Chef des legendären Orient-Expresses.

Als Jakob Müller die Schule verlässt, boomt der Aufbau der Eisenbahn in der Schweiz. 1875 tritt er bei Alfred Eschers Nordostbahn eine Stationslehre an. Heute würde man sagen: Er nimmt an einem Start-up teil. Denn die Eisenbahn ist so etwas wie das Internet des 19. Jahrhunderts. Sie wälzt die Wirtschaft um, verkürzt die Distanzen, ermöglicht mehr Handel und bringt neue Branchen hervor, zum Beispiel die Versicherungswirtschaft oder später die Elektrotechnik.

Seit 1883 verkehrt täglich der legendäre Orient-Express zwischen Paris und Konstantinopel. Die Deutsche Bank, angetrieben von Kaiser Wilhelm II., zieht im Hintergrund die Fäden. Immer dabei ist auch Alfred Eschers andere grosse Gründung, die Schweizerische Kreditanstalt. Zusammen sorgen sie für die internationale Finanzierung der Orientbahn. Und schon ist die Rede von einer Fortsetzung der Eisenbahn durch Anatolien bis Bagdad! Kein Zweifel, diese Branche hat Zukunft!

Als der 1857 geborene Jakob Müller mit der Lehre fertig ist, zieht er mit dem gleichaltrigen Kollegen Edouard Huguenin nach

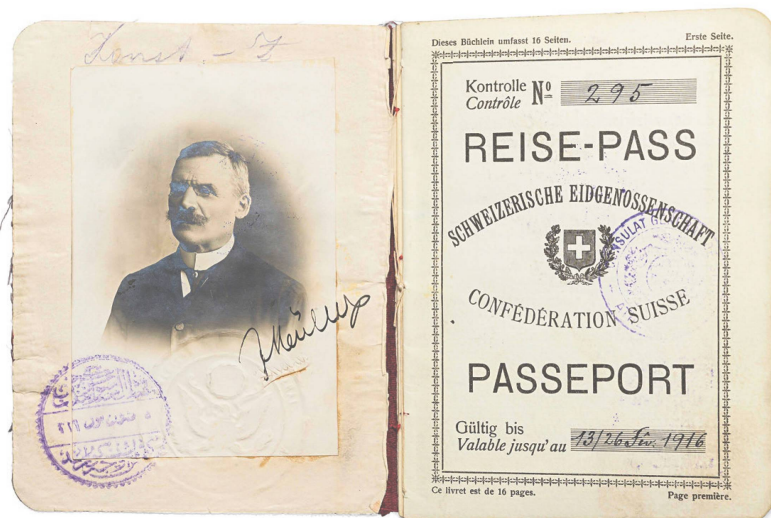
Konstantinopel. Fachleute aus der neutralen Schweiz sind gesucht. Die fremde Welt und die hohen Löhne locken. Müller fängt bei der Orientbahngesellschaft ganz unten an, als Schalterbeamter. Huguenin geht auf die asiatische Seite, zur Anatolischen Eisenbahn. Stufe um Stufe steigen beide bis zur Spitze ihrer Firmen auf. 1903 wird Jakob Müller zum Subdirektor bestellt. Das Jahresgehalt beträgt 32'000 Franken. Steuerfrei. Das ist mehr als zehn Mal so viel, wie der Bund zur gleichen Zeit dem Beamten Albert Einstein im eidgenössischen Patentamt bezahlt. Inzwischen hat Müller geheiratet. Gattin Rosy kommt aus der wohlhabenden Seidenhändler-Dynastie Honegger aus dem zürcherischen Rüti. Sie haben vier Kinder. Wenn die Familie in den Ferien in die Schweiz fährt, dann

im reservierten Salonwagen des Orient-Expresses. Müllers Chef ist Ulrich Gross, auch «Türken-Ueli» genannt, aus Zurzach, ein weltgewandter Jurist.

## Tagesgeschäft trotz Turbulenzen

Anfang des 20. Jahrhunderts brechen schlimme Zeiten an. Das schwache osmanische Reich wird zum Spielball der Weltmächte. Das osmanische Militär lässt Truppen und Material in die Unruheprovinzen des Balkans transportieren, zahlt aber nicht. Dennoch rentiert die Bahngesellschaft glänzend. Als «zweites Standbein» betreibt sie den Nahverkehr von Konstantinopel und Saloniki. 1912 beginnt der erste Balkankrieg. Gross pflegt die Ausenbeziehungen, Müller das Tagesgeschäft, vor allem die Buch-

23

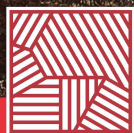


Schweizer Reisepass von Jakob Müller, der in Konstantinopel Karriere machte.

# Gute Weine. Unter Freunden.

*#tavolataVS*

Weinmassvoll genießen



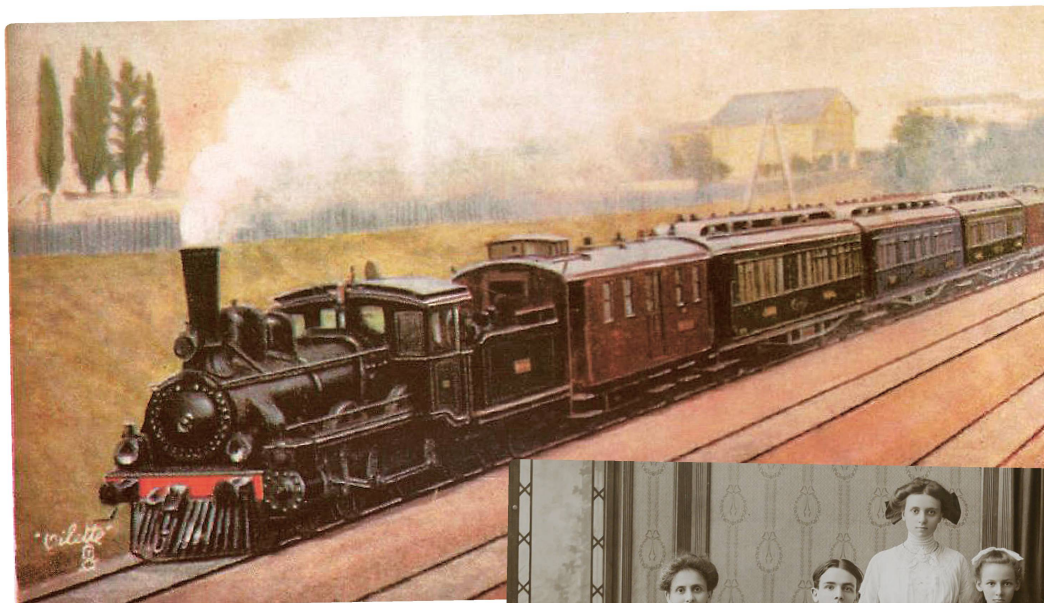
SWISS WINE | OHNE WENN UND ABER  
**VALAIS**



[lesvinsduvalais.ch](http://lesvinsduvalais.ch)

Schweiz. Natürlich.

OCTANE



*Am laufenden  
Band gibt es auch  
Bombenattentate  
auf die Bahngleise.*



*Familienporträt von Jakob und Rosy  
Müller mit ihren vier Kindern.*

haltung. Sie wird umso wichtiger, je höher die Kriegsschäden steigen. Manchmal werden Bahnhöfe überfallen, die Bahnbeamten ermordet, die Gebäude angezündet. Am laufenden Band gibt es auch Bombenattentate auf die Bahngleise. Müller notiert alles und vergisst nichts. Über 300 Rapporte schicken Gross und Müller von 1911 bis 1915 an den Hauptsitz der Bahngesellschaft nach Wien. Mit Müllers Tabellen reist Ulrich Gross im Dezember 1912 an die Friedenskonferenz nach London und fordert erfolgreich Schadenersatz. 1913 tritt Gross von seinem Posten als Generaldirektor der Orientbahn zurück. Für den Verwaltungsrat ist es keine Frage, dass Jakob Müller die Nachfolge übernimmt. Doch die

Ruhe hält nicht lange: 1914 beginnt der Erste Weltkrieg. Noch 1915 wird Generaldirektor Müller mit Bonuszahlungen belohnt, die nach heutigem Geldwert in die Millionen gehen. Einen Teil dieses Geldes verliert er durch Kriegsanleihen. Im November 1917, drei Tage nach seinem 60. Geburtstag, demissioniert er. Stunden-

lang versucht der Verwaltungsrat, ihn umzustimmen. Aber Jakob Müller weiss, dass seine Position an Bedeutung verlieren wird. Ausserdem hat er Krebs. Er kauft am Zürichberg eine Villa und zieht sich zurück. So zurückhaltend, wie er gewirkt hat, so leise geht er am 16. Oktober 1922 von der Welt. ☒

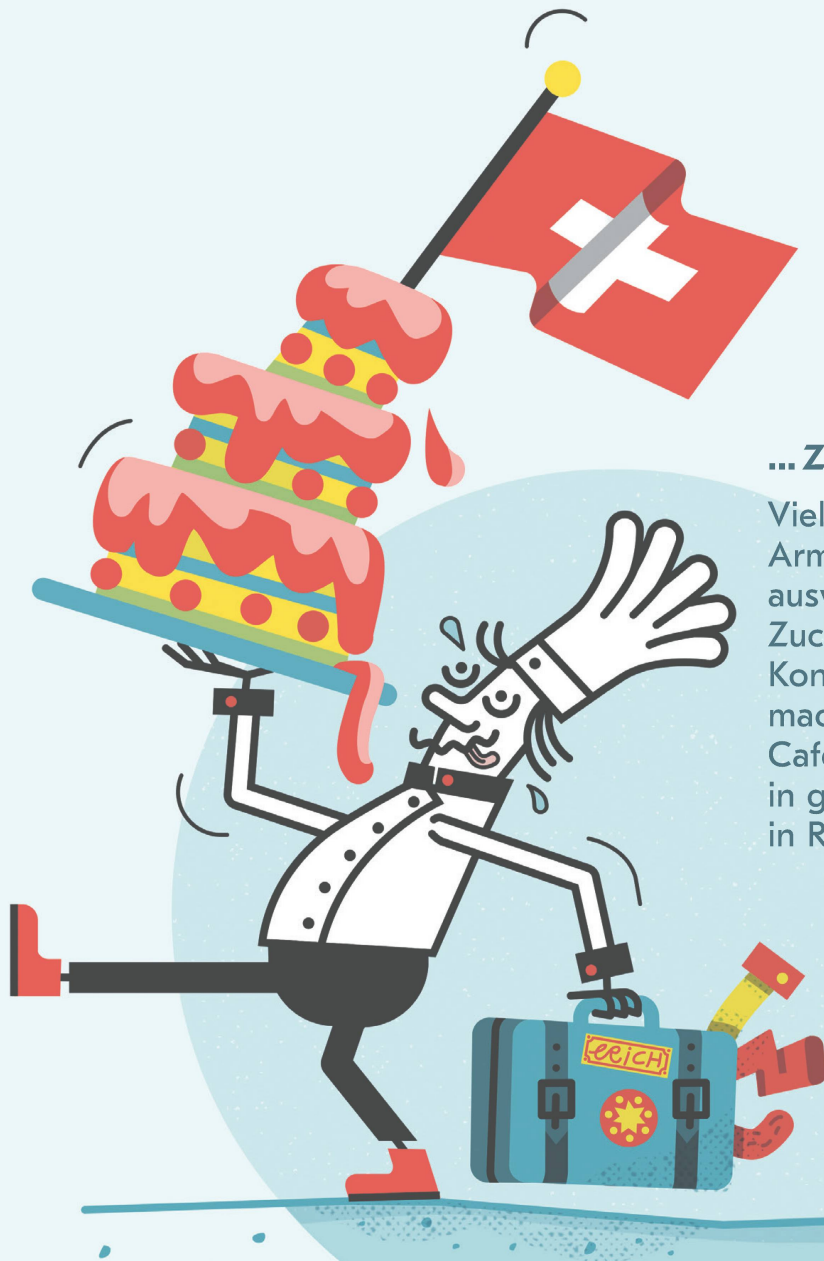
13. APRIL – 29. SEP 19  
FORUM SCHWEIZER GESCHICHTE SCHWYZ  
**Die Schweiz anderswo**

Über 760'000 Schweizerinnen und Schweizer leben heute im Ausland. Die Ausstellung erzählt faszinierende Geschichten von damaligen und heutigen Auswanderern und thematisiert die Gründung der Auslandschweizer-Organisation (ASO).

# Tschau, tschau, Svizzera

Auswanderer, die ein Land verlassen, nennt man Emigranten.  
Im Land, in das sie einwandern, nennt man sie Immigranten.  
Es gibt auch viele Schweizer, die ausgewandert sind, um im Ausland  
zu leben und zu arbeiten. Zum Beispiel als...

26



## ...Zuckerbäcker

Viele Bauern, die aus Armut aus Graubünden auswanderten, wurden Zuckerbäcker – also Konditore, die Desserts machten. Sie gründeten Cafés und Bäckereien in ganz Europa. Sogar in Russland.

Manche, die im Ausland reich wurden, kehrten zurück und bauten in der Schweiz schöne Häuser. Im Engadin gibt es viele solche Zuckerbäcker-Häuser.



### ... Söldner

Viele Jahrhunderte lang arbeiteten Schweizer als Soldaten im Ausland. Sie wurden von europäischen Königen und Staaten dafür bezahlt, dass sie für sie kämpften.

Auch der Papst stellte Schweizer Soldaten an, um ihn zu beschützen. So entstand die Schweizer Garde. Die Schweizer Garde beschützt den Papst immer noch, auch wenn es sonst fast keine Schweizer Söldner mehr gibt.

### ... Abenteurerinnen

Manchmal zogen Schweizerinnen und Schweizer aus Abenteuerlust und Neugierde in die Welt hinaus. Isabelle Eberhardt zum Beispiel reiste alleine durch die Sahara – vor über 100 Jahren! Und Ella Maillart schrieb Bücher über ihre Erlebnisse in Asien.



27



### ... Pioniere & Siedler

Manche Schweizer wanderten nach Übersee aus. Das heisst, nach Amerika oder Australien.

Dort gründeten sie neue Dörfer und Städte, die sie oft nach ihrer Heimat benannten. Deshalb gibt es in den USA Orte mit Namen wie «New Glarus»: neues Glarus. Auch «New Bern» oder «Zurich» gibt es dort.

### ... Forscher & Ingenieure

Auch Schweizer Forscher und Ingenieure arbeiten oft im Ausland. In China zum Beispiel halfen Schweizer, Eisenbahnbrücken zu konstruieren, und heute hat sogar die NASA Schweizer angestellt.

Manchmal gehen Forscher ins Ausland, weil es das, was sie erforschen, in der Schweiz nicht gibt: Haie zum Beispiel. Deshalb arbeitet der Schweizer Hai-Forscher Erich Ritter in den Bahamas und in Florida.



# Startklar?



TONHALLE  
ORCHESTER  
ZÜRICH

Paavo Järvi  
Music Director

Es darf geplant werden.

Alle Abos ab sofort erhältlich  
Start Billettverkauf 24.06.19



MERBAGRETAIL.CH  
MERCEDES-BENZ AUTOMOBIL AG



CREDIT SUISSE

[tonhalle-orchester.ch](http://tonhalle-orchester.ch)