

Zeitschrift: Magazin / Schweizerisches Nationalmuseum
Herausgeber: Schweizerisches Nationalmuseum
Band: - (2019)
Heft: 2

Rubrik: Forum Schweizer Geschichte Schwyz. Ein Leben wie auf Schienen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.06.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

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 PARIS & BUKAREST

ORIENT EXPRESS



HIVER 1888-89 WINTER 1888-89

LONDRES-PARIS-VIENNE

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

Tous les JOURS

PARIS (Gare de l'Est)	Départ 7 h 30 soir (p. m.)	Every Day
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 midi 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 midi 50 (12 50 a. m.)	and Tuesday

For further particulars, consult 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

Ende 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

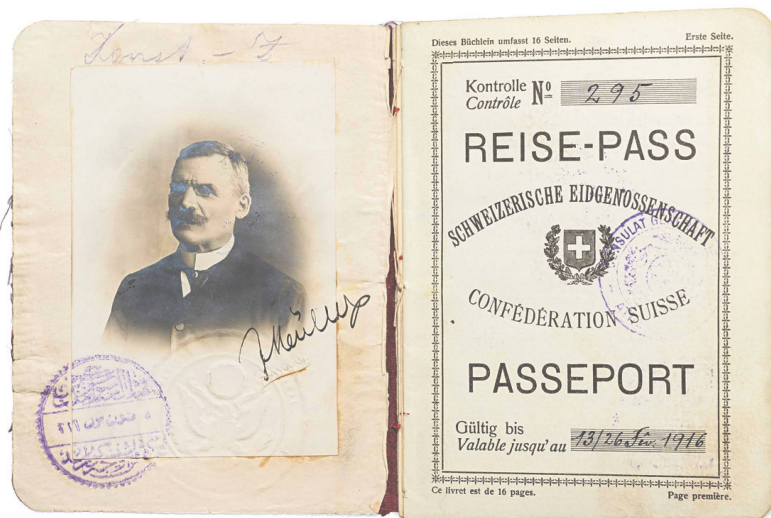
Konstantinopel. Fachleute aus der neutralen Schweiz sind gesucht. Die fremde Welt und die hohen Löhne locken. Müller fängt bei der Orientbahngesellschaft ganz unten an, als Schalterbeamter. Huguenin geht auf die asiatische Seite, zur Anatolischen Eisenbahn. Stufe um Stufe steigen beide bis zur Spitze 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

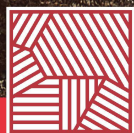


Schweizer Reisepass von Jakob Müller, der in Konstantinopel Karriere machte.

Gute Weine. Unter Freunden.

#tavolataVS

Weinmassvoll genießen



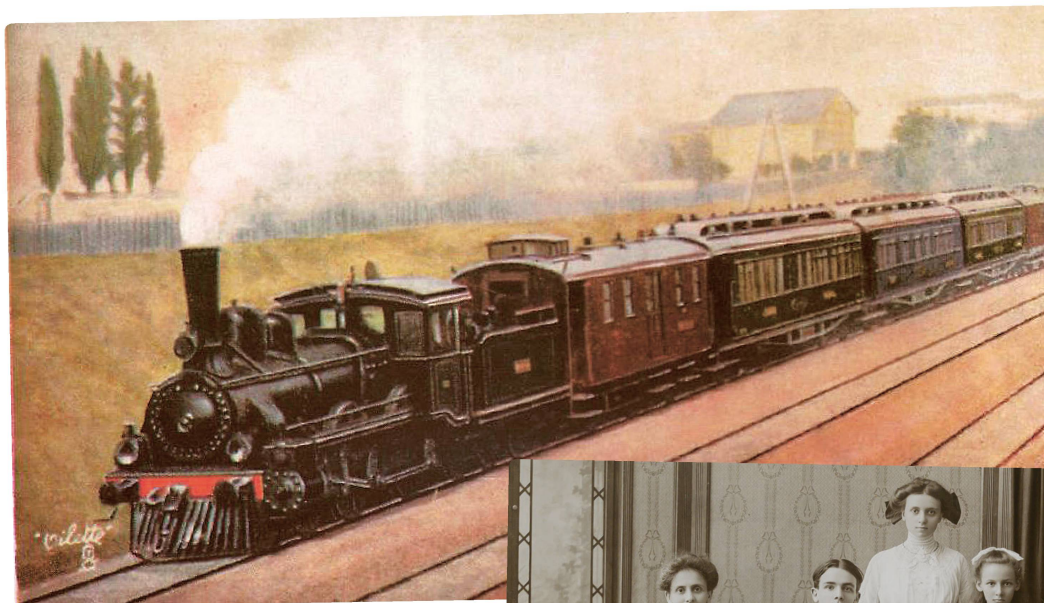
SWISS WINE | OHNE WENN UND ABER
VALAIS



lesvinsduvalais.ch

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. ☒

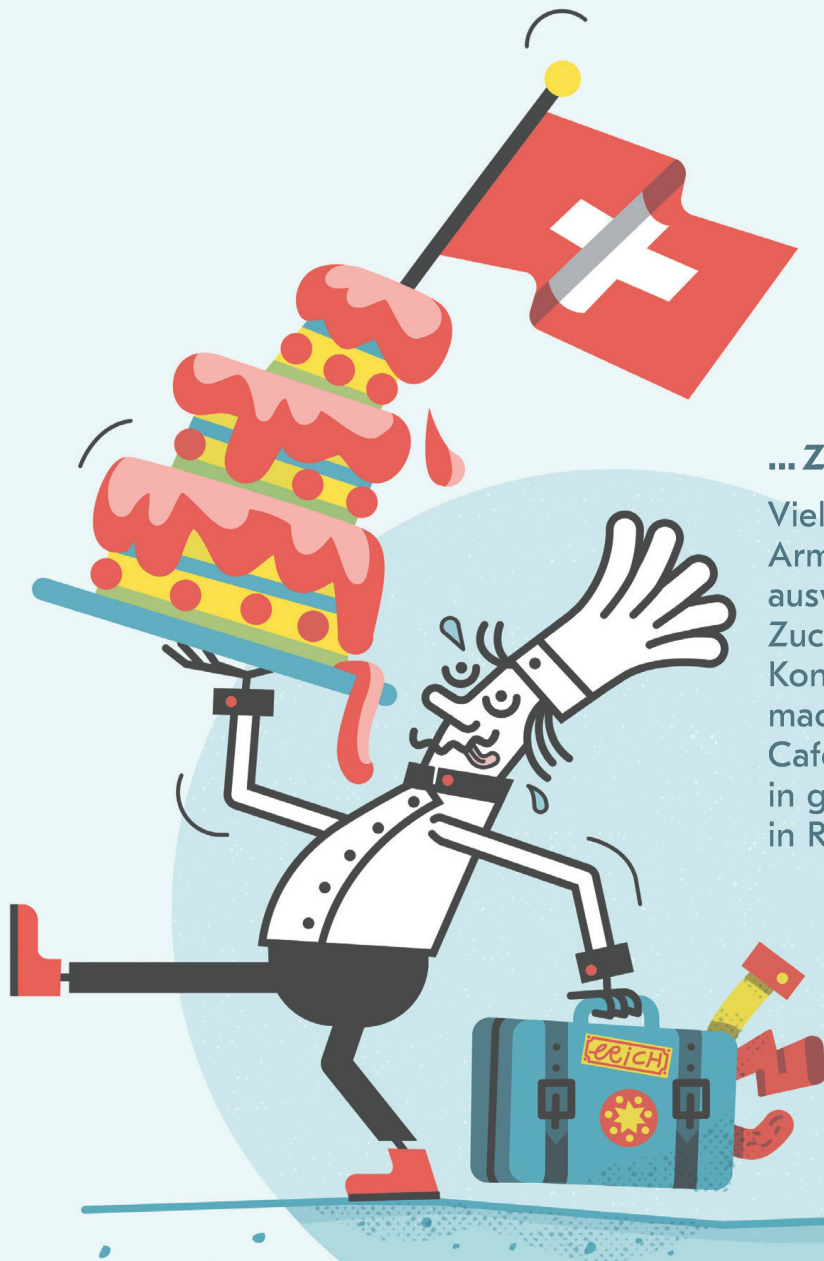
13. APRIL – 29. SEP 19
FORUM SCHWEIZER GESCHICHTE SCHWYZ
Die Schweiz anderswo

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.



... 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