

Forum de l'histoire suisse Schwytz

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Magazine / Musée national suisse**

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 · CONSTANTINOPE

Départ tous les Jours
DE LONDRES & DE PARIS POUR VIENNE
Les Mercredis
POUR CONSTANTINOPE
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 CONSTANTINOPE
On Thursdays & Sundays
FOR BUKAREST

PARIS · MUNICH · VIENNE · BUDAPEST · BELGRADE & CONSTANTINOPE

& 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) | 8 h 40 matin | Every Day |
| | 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.) | | | |
| | MUNICH | Arrivée 1 h 38 soir (p. m.) | | | |
| | VIENNE | Arrivée 10 h 15 soir (p. m.) | | | |

PARIS-CONSTANTINOPE

| | | | |
|----------|---------------------------------|-------------------------------|-----------|
| Mercredi | PARIS (Gare de l'Est) | Départ 7 h 30 soir (p. m.) | Wednesday |
| Jeudi | VIENNE | Arrivée 10 h 15 soir (p. m.) | Thursday |
| Vendredi | BUDAPEST | Arrivée 5 h 25 mat (a. m.) | Friday |
| Vendredi | BELGRADE | Arrivée midi 32 (12 32 p. m.) | Friday |
| Samedi | CONSTANTINOPE | Arrivée 6 h 40 soir (p. m.) | Saturday |

PARIS-BUKAREST

| | | | |
|-------------------|---------------------------------|-------------------------------|---------------------|
| Jeudi et Dimanche | PARIS (Gare de l'Est) | Départ 7 h 30 soir (p. m.) | Thursday and Sunday |
| Vendredi 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.

Une voie toute tracée

À la fin du XIX^e siècle, la fièvre du rail s'était emparée du monde entier et le savoir-faire suisse était particulièrement recherché. C'est à cette époque que le Lucernois Jakob Müller émigre dans l'actuelle Turquie pour y devenir le chef du légendaire Orient-Express.

Lorsque Jakob Müller quitte l'école, le chemin de fer est en pleine expansion en Suisse. En 1875, il commence un apprentissage de commis de gare dans la Compagnie du Nord-Est que dirige Alfred Escher. Aujourd'hui, on dirait qu'il participe au lancement d'une start-up. En effet, le chemin de fer est une sorte d'Internet du XIX^e siècle. Il révolutionne l'économie, réduit les distances, dynamise les échanges commerciaux et permet l'émergence de nouvelles branches comme l'électrotechnique.

Depuis 1883, le légendaire Orient-Express relie quotidiennement Paris à Constantinople. La Deutsche Bank, soutenue par l'empereur Guillaume II, tire les ficelles dans l'ombre. L'autre grande entreprise d'Alfred Escher est elle aussi omniprésente: il s'agit du Crédit Suisse. Les deux établissements veillent ensemble au financement international de la Compagnie des Chemins de fer Orientaux. À l'époque déjà, on parle d'étendre la ligne jusqu'à Bagdad, à travers l'Anatolie! Pas de doute, le secteur a de l'avenir! Lorsque Jakob Müller, qui est né

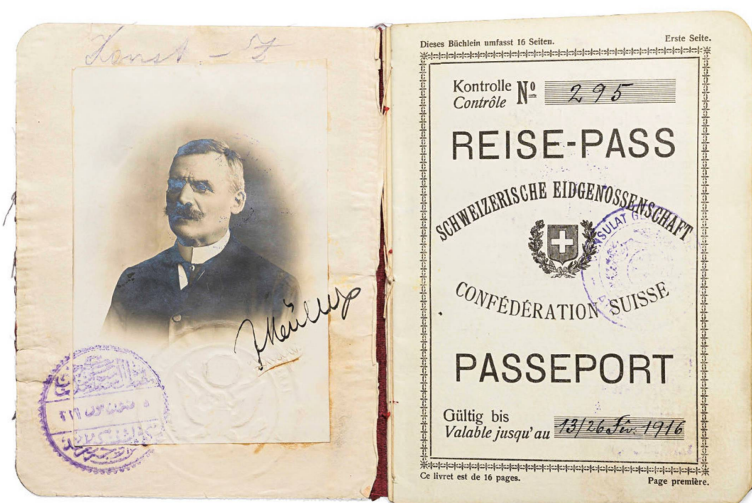
en 1857, achève son apprentissage, il part pour Constantinople avec son camarade Édouard Huguenin, qui a le même âge que lui. Les spécialistes originaires de Suisse - un pays neutre - sont recherchés. La perspective de découvrir le monde et le haut niveau des salaires séduisent les jeunes gens. Jakob Müller entre à la Compagnie des Chemins de fer Orientaux, où il commence tout en bas de l'échelle, comme employé de guichet. Édouard Huguenin choisit l'Asie et rejoint les chemins de fer anatoliens. Échelon après échelon, ils se hissent tous deux jusqu'au sommet de leurs entreprises respectives. En 1903, Jakob Müller est promu sous-directeur. Son salaire annuel est de 32'000 francs. Exonéré d'impôts. C'est plus de dix fois ce que paie la Confédération à la même époque à Albert Einstein, alors employé

à l'Office fédéral des brevets. Jakob Müller s'est entre-temps marié. Rosy, sa femme, est issue de la riche dynastie des Honegger, des marchands de soie originaires de Rüti, dans le canton de Zurich. Ils ont quatre enfants. Quand la famille part en vacances en Suisse, elle emprunte la voiture-salon réservée de l'Orient-Express. Le chef de Jakob Müller s'appelle Ulrich Gross. L'homme, originaire de Zurzach, est un juriste mondain.

Temps agités

Au début du XX^e siècle, le monde s'apprête à traverser des heures sombres. L'Empire ottoman, affaibli, devient le jouet des puissances mondiales. L'armée impériale fait acheminer des troupes et du matériel dans les provinces troublées des Balkans, mais ne paie pas. Pourtant, la compagnie ferroviaire reste florissante. Elle

23

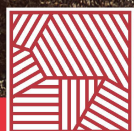


Passeport suisse de Jakob Müller qui fit carrière à Constantinople.

Vins de terroir, terre de partage.

#tavolataVS

A déguster avec modération



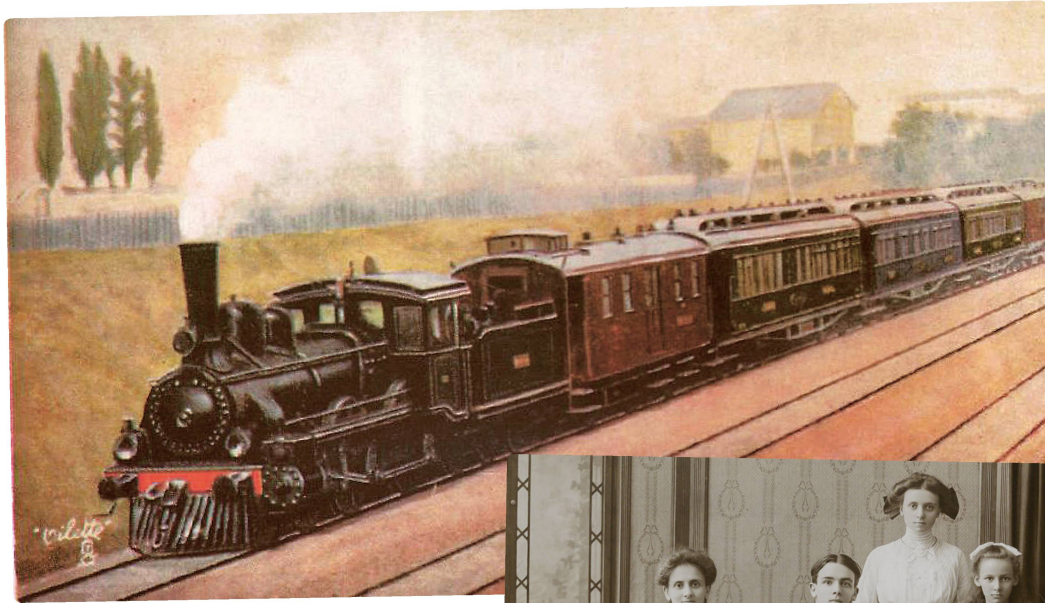
SWISS WINE | SANS HÉSITER
VALAIS



lesvinsduvalais.ch

Suisse. Naturellement.

OCTANE



a développé un secteur d'activité secondaire : le trafic de proximité à Constantinople et à Thessalonique. La première guerre balkanique débute en 1912. Ulrich Gross entretient les relations internationales ; Jakob Müller gère les affaires courantes, notamment la comptabilité. Et plus les dommages de guerre s'accroissent, plus cette comptabilité gagne en importance. Il arrive que les gares soient attaquées, les employés assassinés, les bâtiments incendiés. Les attentats à la bombe sur les voies ferrées s'enchaînent. Jakob Müller note tout, il n'oublie rien. Entre 1911 et 1915, Ulrich Gross et Jakob Müller enverront plus de 300 rapports au siège de la compagnie ferroviaire à Vienne. En décembre 1912, Ulrich Gross, muni des tableaux de Müller, se rend à la conférence de paix de Londres et réclame des dommages-intérêts qu'il obtient. En 1913, il abandonne ses fonctions de directeur général de la Compagnie des Chemins de fer Orientaux. Pour le conseil d'administration, il ne fait aucun doute que c'est à Jakob Müller qu'il faut confier ce poste.



Portrait de famille de Jakob et Rosy Müller et de leurs quatre enfants.

Mais l'accalmie est de courte durée : la Première Guerre mondiale éclate en 1914. En 1915, Jakob Müller perçoit encore des primes équivalant à des millions de notre monnaie d'aujourd'hui. Il perd une partie de cet argent, après l'avoir investi en emprunts de guerre. En novembre 1917, il démissionne. Le conseil d'admini-

nistration essaiera de le faire changer d'avis, mais Jakob Müller a compris que sa position est en train de vaciller. De plus, il est atteint d'un cancer. Il achète une villa sur la colline du Zürichberg, où il se retire. Avec la même discrétion dont il fit preuve toute sa vie, Jakob Müller quitte ce monde le 16 octobre 1922. ☒

13 AVRIL – 29 SEP 19
FORUM DE L'HISTOIRE SUISSE SCHWYTZ
La Suisse hors de ses frontières

Environ 11% de la population suisse vit à l'étranger. Quels motifs ont poussé (et poussent encore) les gens à quitter leur pays ? Comment vivent-ils à l'étranger ? L'exposition explore ces questions et présente la genèse de l'Organisation des Suisses de l'étranger.

Adieu la Suisse !

On appelle « émigrants » les personnes qui quittent leur pays et « immigrants » celles qui arrivent dans un nouveau pays. Au cours de l'histoire, nombreux sont les Suisses qui ont émigré, pour aller vivre à l'étranger et devenir ...

26



Pâtisseries

De nombreux paysans quittèrent les Grisons pour fuir la misère et devinrent pâtisseries. Ils ouvrirent des cafés et des pâtisseries partout en Europe, et même jusqu'en Russie, notamment à Saint-Petersbourg.

Certains d'entre eux, une fois devenus riches à l'étranger, rentrèrent en Suisse et construisirent de jolies maisons. Elles sont encore nombreuses en Engadine.



Mercenaires

Pendant de nombreuses années, des Suisses ont travaillé comme soldats à l'étranger. Ils étaient payés par les rois et les États européens pour combattre à leurs côtés.

Même le pape fit appel aux soldats suisses pour sa défense. C'est ainsi que fut créée la Garde suisse pontificale. Elle le protège aujourd'hui encore, bien qu'il n'existe par ailleurs presque plus de mercenaires suisses.

Aventuriers

Parfois, les Suisses émigraient pour vivre de nouvelles aventures et découvrir le monde. Par exemple, Isabelle Eberhardt explora le Sahara seule... et cela il y a un peu plus d'un siècle! Ella Maillart, quant à elle, écrivit des livres sur ses expériences en Asie.



Pionniers et colons

Certains Suisses s'exilèrent outre-mer, c'est-à-dire en Amérique ou en Australie.

Ils y fondèrent de nouveaux villages et villes, auxquels ils donnèrent souvent le nom de leur cité natale. C'est pourquoi on trouve aujourd'hui aux États-Unis des villes nommées «New Glarus» («Nouveau Glaris»), mais aussi «New Bern» et «Zurich».

Chercheurs et ingénieurs

Beaucoup de chercheurs et ingénieurs suisses partent à l'étranger, parce qu'on a besoin de leurs connaissances. Aujourd'hui, il y a même des Suisses qui travaillent à la NASA!

Dans d'autres cas, des chercheurs se rendent à l'étranger car les sujets de leurs recherches n'existent pas en Suisse. Par exemple, les requins! C'est pour cela que le chercheur Erich Ritter, spécialiste des requins, est parti travailler aux Bahamas et en Floride.



8

musées à découvrir !

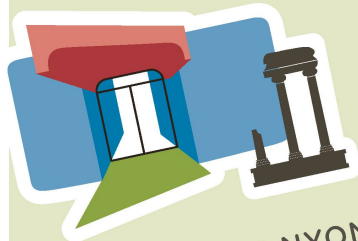
VALIDITÉ
AN DÈS
L'ACHAT

PASS MUSEES
NYON REGION

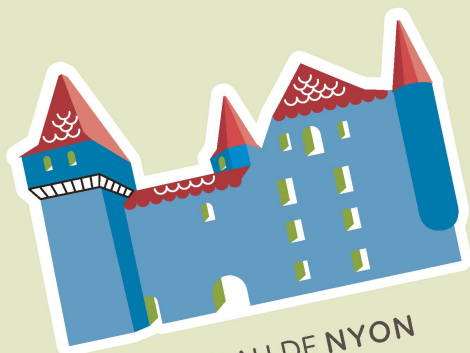
12.^{CHF}
.-



MUSÉE NATIONAL SUISSE
CHÂTEAU DE PRANGINS



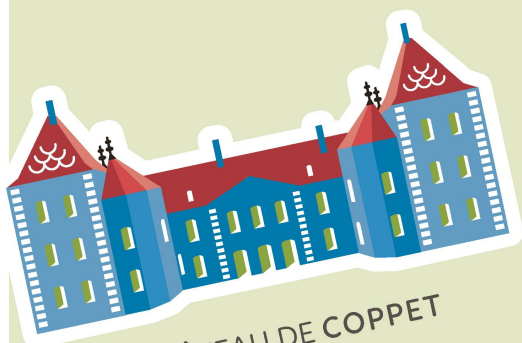
MUSÉE ROMAIN, NYON



CHÂTEAU DE NYON



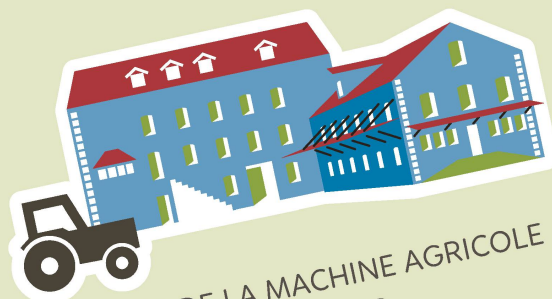
MUSÉE DU LÉMAN, NYON



CHÂTEAU DE COPPET



MUSÉE DU
VIEUX COPPET



MUSÉE DE LA MACHINE AGRICOLE
CHIBLINS



MAISON DU BASKET FIBA
MIES


La Côte
JURA · VIGNOBLE · LEMAN
NYON RÉGION

www.lacote-tourisme.ch | info@nrt.ch | Tél +41 22 365 66 00

EN VENTE DANS LES OFFICES DU TOURISME DE NYON,
COPPET, ROLLE ET ST-CERGUE ET DANS LES MUSÉES DU PASS.