Zeitschrift: Magazine / Musée national suisse

Herausgeber: Musée national suisse

Band: - (2019)

Heft: 2

Rubrik: Forum de l'histoire suisse Schwytz

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: 05.07.2025

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 · CONSTANTINOPLE

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

PARIS · MUNICH · VIENNE · BUDAPEST · BELGRADE & CONSTANTINOPLE

& ENTRE & BETWEEN

PARIS & BUKAREST

ORIENT EXPRESS

HIVER 1888-89 WINTER 1888-89

LONDRES-PARIS-VIENNE

Tous les JOURS

LONDRES (Victoria)	Dép. 8 h. 20 matin	LONDRES (Charing-Cross)	Dép. 9 h. 40 matin
CALAIS (Gare maritime)	Dép. midi 33 —	BOULOGNE	Dép. 1 h. 55 soir
PARIS (Gare du Nord)	Arr. 5 h. 40 soir	PARIS (Gare du Nord)	Arr. 5 h. 57 soir

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-CONSTANTINOPLE

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 — CONSTANTINOPLE	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 and Tuesday.
Samedi et Mardi — BUKAREST	Arrivée	minuit 50 (12 50 a. m.)	

Pour tous renseignements, consulter les Livrets speciaux publiés par la Compagnie des Chemins de fer de l'Est et la Compagnie internationale des Wagons-Lits.

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

20- IMP. CHAIX (succ^le Chéret) 18, rue Brunel, PARIS.

Une voie toute tracée

À la fin du XIXe 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 XIXe 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 XXe 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

Passeport suisse de Jakob Müller qui fit carrière à Constantinople.

Vins de terroir, terre de partage.

#tavolataVS

À déguster avec modération

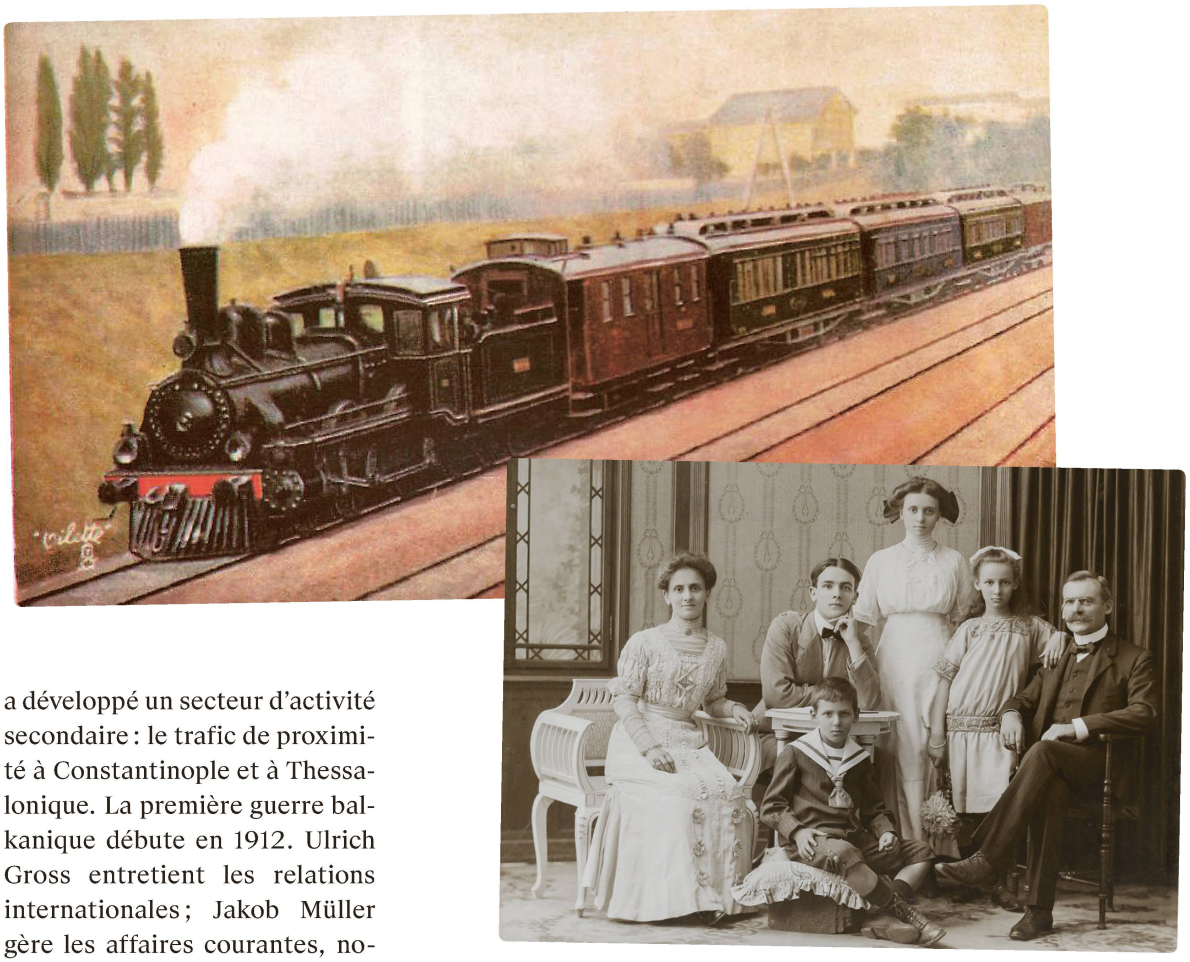
OCTANE

SWISS WINE | SANS HÉSITER
VALAIS

Valais

lesvinsduvalais.ch

Suisse. Naturellement.



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

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'accumulent, 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.

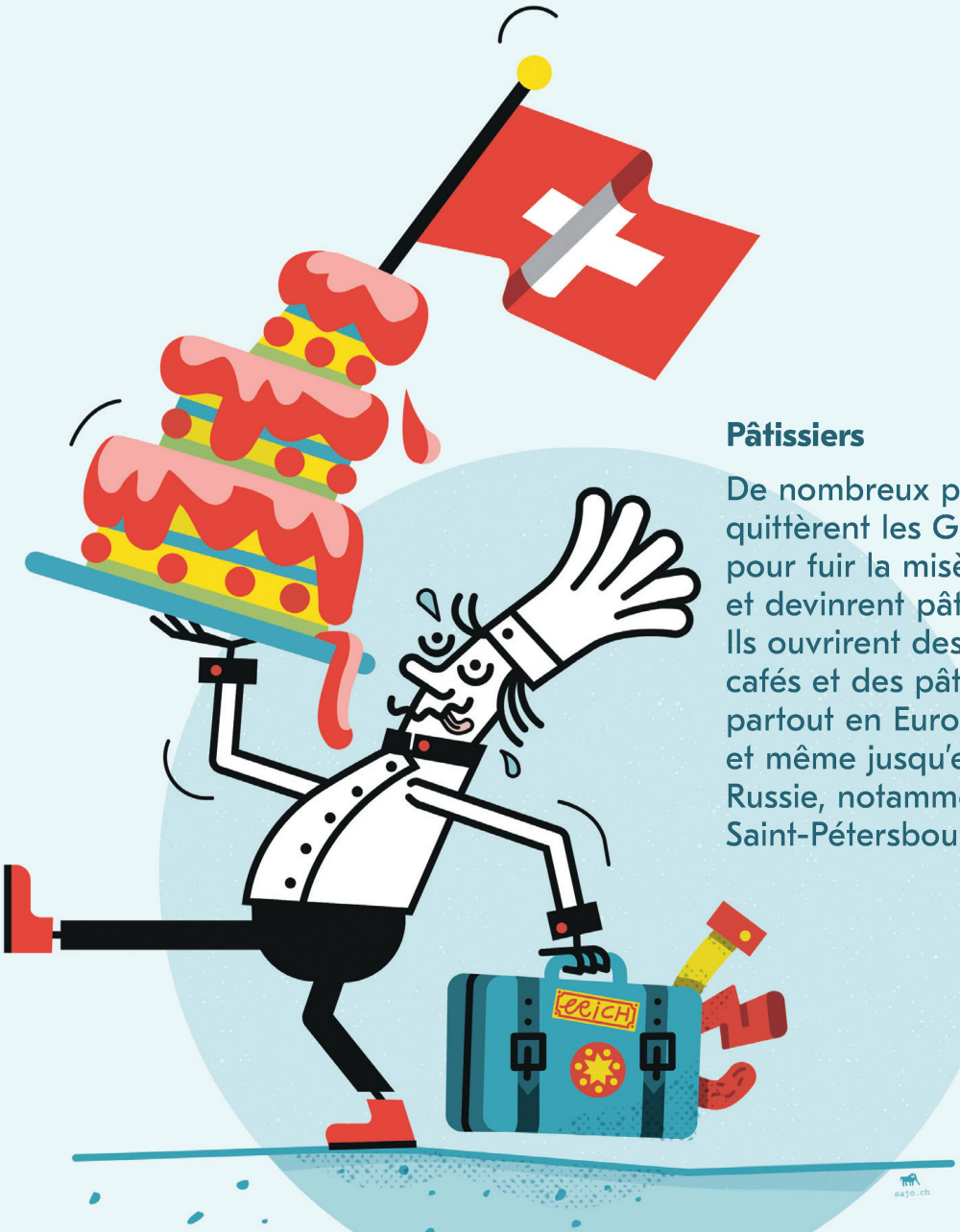
Mais l'accalmie est de courte durée : la Première Guerre mondiale éclate en 1914. En 1915, Jakob Müller perçoit encore des primes équivalant à des millions de notre monnaie d'aujourd'hui. Il perd une partie de cet argent, après l'avoir investi en emprunts de guerre. En novembre 1917, il démissionne.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



Pâtissiers

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

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 1 AN DÈS L'ACHAT

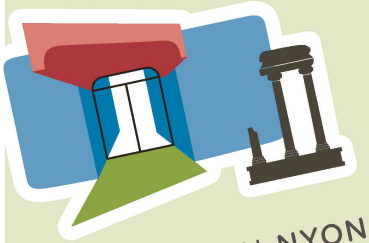
PASS MUSEES NYON REGION

12.– CHF

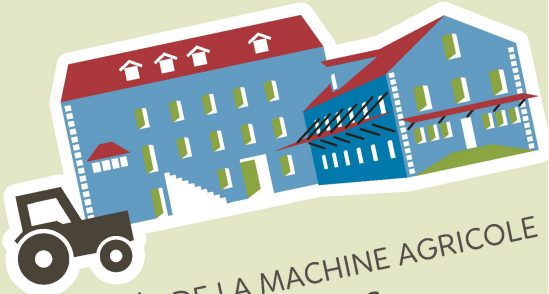
MUSÉE NATIONAL SUISSE
CHÂTEAU DE **PRANGINS**

CHÂTEAU DE **NYON**

MUSÉE DU LÉMAN, **NYON**



MUSÉE ROMAIN, **NYON**



MUSÉE DE LA MACHINE AGRICOLE
CHIBLINS

MUSÉE DU
VIEUX **COPPET**

CHÂTEAU DE **COPPET**

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.