

# La guerre russo - japonaise

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Le pays du dimanche**

Band (Jahr): **7 (1904)**

Heft 35

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-254032>

## **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.

## La guerre russo-japonaise



Vue de la rade de Tché-Fou

Tché-Fou, Tchi-Fou, Yang-Taï ou Yun-Taï est une ville chinoise située sur la côte nord de la presqu'île du Chan-Toung, sur le golfe du Petchili. C'est une ville de 60,000 habitants, port de commerce ouvert aux Européens et qui est très florissant. Cette ville très commerçante est un débouché pour les cotons, le pétrole, les métaux, l'opium, les lainages et le charbon.

C'est dans la rade de Tché-Fou que sont venus se réfugier les épaves des vaisseaux russes échappés de Port-Arthur. On sait, du reste, que les bâtiments russes ont dû, ou bien regagner Port-Arthur, ou bien être complètement désarmés, ou bien reprendre la mer dans les vingt-quatre heures, poursuivis et harcelés par la flotte de l'amiral Togo.

C'est un décevant et douloureux pointage que de chercher à reconstituer cette flotte de Port-Arthur dispersée par les canons japonais. Le sort de cette escadre a été navrant. La catastrophe du « Petropawlowsk » où l'amiral Makharoff a trouvé



Général Kamoda

la mort avec plus de 850 hommes d'équipage est encore présente dans toutes les mémoires. Le successeur de Makharoff, l'amiral Witthefft, dont nous publions l'autre jour la bibliographie et le portrait, a eu le même sort que son prédécesseur à bord du « Cesarewitch ».

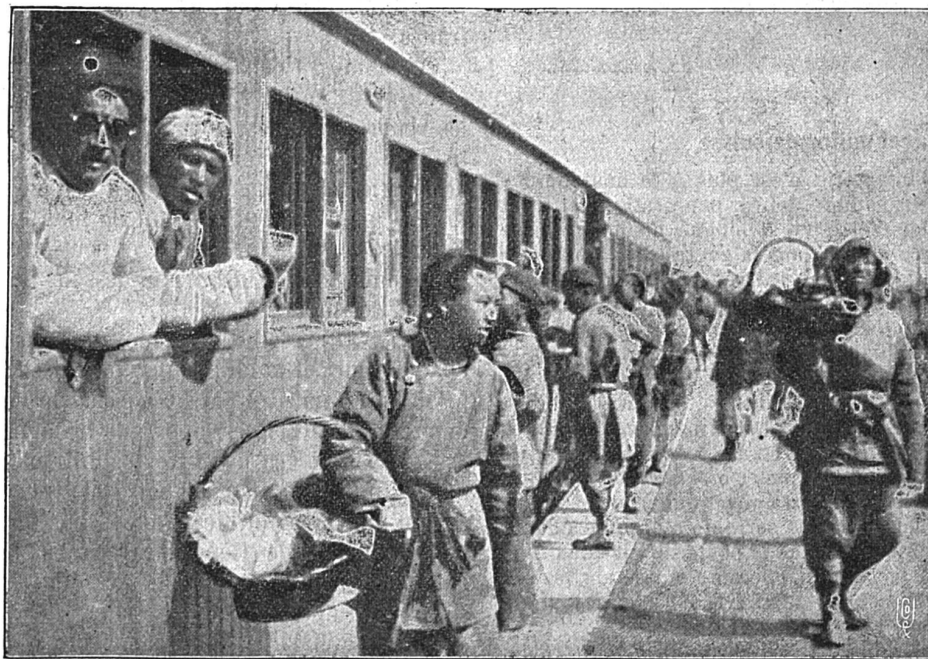
La ville chinoise de Tché-Fou est placée au premier plan pour assister à la lutte homérique entre Russes et Japonais. C'est de là aussi que nous viennent les nouvelles les plus sûres concernant le siège de Port-Arthur.

En a-t-on déjà parlé ces derniers temps du Transsibérien, la voie ferrée géante, vivante image du colosse moscovite, qui sert d'immense trait-d'union entre le cœur de la Russie, Moscou, la Ville sainte des tsars, et les rivages asiatiques lointains jadis visités par Marco Polo.

L'aventurier vénitien, s'il pouvait revenir parmi nous, trouverait bien étrange de se faire transporter d'Europeaux côtes de l'Océan Pacifique, commodément assis sur de moelleux coussins dans de confortables wagons.

Ce qui le surprendrait surtout davantage, ce serait le spectacle des luttes atroces dont ces lointaines contrées, qui hanaient l'esprit de Christophe Colomb, sont actuellement le théâtre.

Non, jamais le monde ne vit en effet combats plus meurtriers, scènes de carnage plus effrayantes, guerre mieux préparée, plus farouche, plus savamment combinée, où l'art de tuer ait atteint une telle perfection.



Scène dans une station du Transsibérien lors du passage d'un train militaire russe

Combien en est-il qui ne reverront plus jamais les rives aimées du Don, de la Volga et les steppes immenses de l'Ukraine ?

Combien nombreux sont-ils ceux qui s'en vont mourir là-bas, sous le ciel de feu de Mandchourie, au milieu du fer et de la mitraille, foulés aux pieds par les innombrables soldats jaunes de l'empire du Levant.

Et combien nombreux aussi sont-ils les valeureux petits Nippons qui meurent pour le « grand Japon » !

Et il en est déjà tombé des petits moujiks moskovites !

Notre gravure représente un train du Transsibérien conduisant à la boucherie les sujets du tsar. Ils vont à la mort l'air résigné, sans beaucoup comprendre les motifs qui les obligent à quitter ainsi femmes, enfants, fiancée et parents.

Ils ne sont pas assis sur des coussins, eux, les pauvres soldats. Entassés dans les wagons ils vont vers l'inconnu.



Nouvel uniforme suisse

L'uniforme suisse d'infanterie n'est plus à la hauteur des besoins modernes. Il est sombre, lourd, peu pratique et a cet inconvénient primordial d'être vu à longue distance. On se souvient de l'importance qu'eut dans la guerre des Boers cette question de la couleur des uniformes. Avec leurs habits voyants les officiers anglais étaient de vraies cibles pour les carabiniers boers et beaucoup ont dû la mort aux chamarrures de leur tenue. C'est à ce moment-là qu'on vit surgir les habits couleur kaki qui, dès lors, ont fait école un peu partout.

Le Département militaire fédéral suisse a, lui aussi, cherché autre chose et il a fait essayer sur plusieurs places d'armes un nouvel uniforme d'infanterie qui serait à la fois plus commode, plus pratique, plus hygiénique et moins voyant.

Voici la description technique du nouvel uniforme :

La tunique est remplacée par une sorte de blouse de chasse dans laquelle sont pratiquées plusieurs poches dont deux fendues verticalement de façon que l'homme puisse abriter ses mains contre le froid. Le col est rabattu : un rang unique de boutons brillants la ferme par devant.

Le pantalon est très large dans sa partie supérieure, mais peut être plus ou moins serré sur la cheville au moyen d'une double rangée de boutons.

Les modèles essayés sont de deux couleurs légèrement différentes : gris et verdâtre.

Le képi est remplacé par une sorte de casque colonial, qui rappelle par sa forme celui des pompiers suisses. Sa visière postérieure peut être relevée. Il est en feutre ou en liège recouvert de drap.

Quant au manteau, il est informe, mais rappelle plutôt la pélerine. C'est une pièce de drap dans laquelle on a pratiqué une fente pour y faire passer la tête. Il est aussi destiné à r de couverture et se boucle assez facilement sur le sac.

Enfin, la tenue de quartier se compose d'une sorte de gilet en tricot à manches et d'un pantalon de même étoffe et de même couleur, qui peut se porter sous l'autre par le froid.

Deux modèles d'un nouveau sac ont été également essayés.

(Patrie Suisse.)

## Le 3<sup>e</sup> centenaire des Caisses d'épargne

Il y a justement cette année trois siècles que fut conçue l'idée première de la Caisse d'épargne, qui est aujourd'hui l'institution populaire la plus répandue dans le monde civilisé, et la plus importante par le monde des modestes travailleurs qu'elle sert et par la valeur des petits capitaux qu'elle sauve.

Les peuples d'Europe et d'Amérique comptent aujourd'hui plus de soixante-sept millions de déposants dans leurs Caisses d'épargne, et un stock d'épargnes en dépôt de 30 milliards de francs.

Dans ces chiffres colossaux, l'Angleterre comprend 11 millions de livrets, avec un stock de 5 milliards de francs; la France : 11 millions de livrets, avec un stock de 4 milliards 300 millions de francs. En Angleterre (Royaume-Uni), la Post-Office Saving Bank (postale), compte 9 millions 133,161 clients, avec un stock de 3 milliards 600 millions de francs; et les Trustee-Savings-Banks (ordinaires) comptent 1,870,394 clients, avec un stock de 1 milliard 300 millions de francs; en France, les caisses d'épargnes ordinaires comptent 7,307,062 clients, avec un stock de 3 milliards 283 millions de francs; et la Postale, 3,591,000 clients avec un milliard 106 millions de francs.

Ces nombres dépassent la visée habituelle de l'esprit; et on perd, en les regardant, la notion de quantité. Pour les rendre sensibles, avec une certaine précision, un statisticien anglais a imaginé le procédé plastique suivant, aussi original qu'ingénieux. Il a dessiné le *Pont de Londres*, le pont le plus puissant de tous les ponts qui relie les deux rives de la Tamise, et peut-être le plus fréquenté du monde, et il a inscrit, au-dessous de ce dessin, en légende, ces mots :

« 97,000 personnes, en moyenne, passent sur ce pont chaque jour; il faudrait donc plus de trois mois pour que le nombre total des passants égalât le nombre actuel des déposants des Caisses d'épargne britanniques. »

L'idée première de cette institution démocratique est due à un Français, Hugues Delestre, docteur en droit, ancien ambassadeur de France sous les règnes des derniers Valois et de Henri IV, retiré à Langres en 1604, dans les fonctions administratives de lieutenant civil au siège royal de Langres.

M. A. de Malarce, qui publie sur la question un très intéressant article dans la *Revue des Economistes*, raconte comment il s'est procuré en Angleterre l'ouvrage où Hugues Delestre expose l'organisation à donner aux Caisses.

Hugues Delestre propose « le plan d'une Caisse ou un serviteur ou servante, ou tout autre mercenaire qui loue ou engage son labeur par an ou à journées, s'il veut se servir de la « garde du Mont », c'est-à-dire du dépôt de la Caisse d'épargne, elle sera tenue de recevoir l'argent qu'il lui apportera, quand même il ne viendrait pas de son travail mercenaire, ainsi de la vente de quelque bien