

Zeitschrift: The Swiss observer : the journal of the Federation of Swiss Societies in the UK
Herausgeber: Federation of Swiss Societies in the United Kingdom
Band: - (1936)
Heft: 739

Artikel: Nos compatriotes en voyage
Autor: Verdene, Georges
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-686770>

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: 21.01.2026

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

NOS COMPATRIOTES EN VOYAGE.

Le beau voyage en Chine de Mlle. Ella Maillart.
Par Georges Verdene.

(Journal Suisse d'Egypte).

Lorsqu'elle est revenue de son grand voyage dans le Turkestan, chez les Ousbek, les Perses et autres Asiatiques, Mlle. Ella Maillart à maintes fois exprimé le dépit que lui avait causé l'impossibilité de pénétrer dans cette fameuse province du Si-Kiang ou Turkestan chinois, dont on ne sait rien, depuis quatre ans, et où la mission Citroën Centre-Asie a été, pendant de longs mois, arrêtée.

Mlle. Maillart n'est pas seulement une intrépide voyageuse, elle est une femme déterminée et tenace aussi. Ce qu'elle n'avait pu faire alors, elle a voulu, envers et contre tout, le réaliser et elle y est parvenue en partant, cette fois, non plus de l'Asie soviétique, mais de la Chine qu'elle a traversée.

C'est en août 1934, après avoir soigneusement étudié son projet, qu'elle s'est embarquée à Marseille, chargée d'une mission de reportage pour le *Petit Parisien*. Elle a pris tout bonnement le bateau, comme vous l'entendez, vous et moi, et à bord du "Porthos," des Messageries maritimes, elle a suivi l'itinéraire, aujourd'hui banal, des voyages vers l'Extrême-Orient : Suez, la mer Rouge, Colombo, Singapour, Saigon, Hong-Kong, et elle a débarqué à Shanghai.

Ce fut sa première étape chinoise. Elle resta dans cette ville durant trois semaines pour se familiariser un peu avec les complexes questions qui bouleversent aujourd'hui l'Extrême-Orient. Elle y rencontra notre chargé d'affaires, M. Lardy, un homme fort bien renseigné, qui lui donna de précieux conseils. Elle y vit, à la légation, ce singulier fonctionnaire, Jacot-Guillarmot, qui, quelque temps plus tard, disparut en emportant une somme assez rondelette.

Mlle. Maillart habitait la concession européenne, mais elle passait ses journées dans la ville chinoise où tout la captivait, dont elle aimait le grouillement, le bruit, la variété. Elle y dinait dans les restaurants indigènes et mangeait avec les bâtonnets, sport où elle est devenue assez habile. Et tout en musant au milieu de la foule chinoise si intéressante pour nous, Occidentaux, elle préparait le voyage qui devait l'amener au cœur du Mandchoukouo.

Mlle. Maillart quitta Shanghai à bord d'un bateau japonais; elle atteignit la frontière sud du Mandchoukouo et commença d'y faire ce qu'elle appelle une promenade en tous sens. A Daïren, elle rencontra une autre Genevoise, Mme. Isabelle Debran, qui a déjà donné maints articles sur son voyage, dans nos colonnes. Elle voulait surtout pénétrer dans l'arrière-pays afin de s'y renseigner aussi exactement que possible sur la colonisation japonaise. Elle s'y convainquit que les Japonais étaient solidement établis dans cette partie de la Mandchourie où ils construisent des routes et des voies ferrées stratégiques. Elle se promena sur la ligne de l'Est chinois, que le gouvernement soviétique a fini par vendre aux autorités mandchoues, c'est-à-dire aux Japonais. Cette ligne ferrée est régulièrement l'objet des attaques des bandits qui opèrent tantôt ici, tantôt là, aussi les trains sont-ils composés de wagons blindés où s'entassent des soldats bien armés. Un jour, dans un de ces trains, alors que, très innocemment, Mlle. Maillart voulait se rendre au wagon-restaurant, elle fut brutalement assaillie par des soldats japonais qui, la prenant pour une Russe, tentèrent de la jeter hors du train, sur la voie. Il faut dire que la haine des Japonais pour les Russes est inimaginable. Tout s'arrangea cependant, après qu'un officier eut calmé ses hommes en leur affirmant que l'étrangère était une Anglaise.

Du Mandchoukouo, après avoir visité Kharbine et d'autres villes, Mlle. Maillart se rendit dans la Corée du nord, sur la côte du Pacifique; c'est un pays de montagnes, habité par une population douce et polie, que les Japonais ont entrepris de coloniser.

De la Corée, notre voyageuse revint en Chine et elle pénétra dans le Jehol, cette ancienne province chinoise à la frontière de la Chine et de la Mongolie, qui a été "chipée" au gouvernement de Nankin par les Japonais. Province des plus captivantes, en dehors de toutes les grandes voies de communication; c'est un pays extrêmement arriéré, d'une inimaginable pauvreté, où l'habitant meurt, la plupart du temps, de faim. Les Japonais y construisent un chemin de fer qui desservira la capitale; Cheng-Te. Actuellement, les transports se font par camions.

Mlle. Maillart traversa la Grande-Muraille et, au moyen d'un camion, elle se rendit à Pékin, après un voyage très inconfortable de douze heures, par un froid terrible. Il faisait, nuit quand elle entra dans l'immense capitale par la monumentale porte du Nord. Elle chargea ses bagages sur un pousse-pousse et, à force de signes et de mimiques, elle fit comprendre au coolie de son pousse-pousse qu'il eut à la conduire à l'hôtel. L'homme comprit et la mena à l'hôtel des Wagons-Lits, qui est une demeure confortable.

Naturellement, Mlle. Maillart visita Pékin sous toutes ses faces : les temples, les écoles, les universités, les collines de l'ouest. Elle fréquenta les étudiants "jeune Chine," dont beaucoup sont communistes et qui sont, hélas! les victimes de leur foi politique, car ce qui domine dans les hautes sphères chinoises c'est précisément la peur du communisme, et l'on n'hésite pas à arrêter et à exécuter tout étudiant suspecté de professeur les théories de Lénine. A ce propos, on raconte que pour lutter contre le communisme, Chang-Kai-Chek aurait vu d'un bon œil une alliance avec les Japonais, mais il dut renoncer à ce plan devant l'hostilité de l'opinion publique. Car si les Japonais ont apporté de l'ordre en Chine, ils sont détestés du peuple. Mlle. Maillart a pu saisir la gravité de la situation qui intéresse en fait le monde entier mais qu'on ne peut guère comprendre si l'on n'a pas longtemps séjourné dans le pays.

Notre voyageuse resta deux mois à Pékin. Elle avait projeté de rentrer en Europe en traversant la Chine et en passant par le Tibet oriental et par le Se-Tchouen, mais il y avait là des communistes japonais qui régnaient par la terreur et la guerre civile y sévissait. Elle envisagea de passer par le Turkestan chinois, chose difficile à réaliser parce qu'on ne pouvait pénétrer dans cette province pour laquelle Nankin refusait de viser les passeports. Ayant obtenu des renseignements de la mission Swen-Hedin, Mlle. Maillart décida de passer outre aux interdictions et de s'aventurer, hors-de la route ordinaire des caravanes, par le Kou-Kou-Nor et le Nord du Tibet.

Elle quitta Pékin en février de cette année par le train qui la déposa à Sian, capitale du Chen-Si, sur un affluent du fleuve Jaune. En camion, elle gagna Lancho, capitale du Kansou après un voyage épuisant de huit jours. Puis, à dos de mulet, en six jours, elle parvint à Sining, la dernière ville chinoise, à 2,400 mètres d'altitude, qui est la tête de ligne des caravanes partant pour Lhassa, la capitale mystérieuse du Tibet.

Il lui fallut trois mois, avec sa caravane de chameaux et de chevaux, pour aller de Sining par les monts Kouen-Loun, jusque dans le Si-Kiang ou Turkestan chinois. Son but était atteint; elle était dans cette province interdite où la situation politique est tellement embrouillée et elle essaya d'y voir un peu clair. On lira le résultat de ses observations dans le *Petit Parisien*, prochainement.

Et puis, elle dut hâter son départ car dès la fin de septembre les cols sont infranchissables. Elle prit la route de Ghilghit, celle-là même que suivit la mission Citroën dans une région effroyable, coupée de gorges et de défilés; la traversée de ce pays dura quarante jours et enfin la voyageuse arriva à Srinagar, capitale du Cachemire, dont le peintre vaudois Amiguet a vanté les beautés dans son livre publié chez Attinger. A partir de ce moment, Mlle. Maillart avait retrouvé la civilisation et le reste du voyage fut aisé. Elle passa par Lahore, Delhi et gagna Karatchi, d'où un avion de l'Air-France, en cinq jours, la déposa au Bourget. Elle arriva à Paris à la fin d'octobre.

A NOTEWORTHY ANNIVERSARY.

Through one of our contemporaries in Switzerland, we have learned that our distinguished countryman, M. Arthur Baume, has recently celebrated his 83rd birthday anniversary, and we take this opportunity to wish him "many happy returns of the day."

M. Arthur Baume has been for years an outstanding personality in the Swiss Colony, and also enjoys a great reputation in business circles in this country. To the older generation of the Colony he is of course well-known, and hardly needs any introduction, but for the benefit of the younger members of the Colony, we are glad to give a few biographical items, in order to show them what Swiss tenacity, energy and integrity can achieve.

The career of M. Baume was a long and distinguished one; from 1876—1923 he was at the head of Messrs. Baume & Co., agents of the famous "Longines" Watch Manufacturing Works. During these years he built up a business which to-day enjoys a reputable name in the trade.

M. Baume apart from his business activity took a great interest in various other institutions. For many years he was President of the French Hospital, and on his retirement from the governing body he was elected "Président d'Honneur." He is also a member of the Royal Geographical Society, Vice-President of the British Horological Institute, and for nearly fifty years a member of the City Swiss Club; the latter, two years ago, made him a "membre honoraire" in recognition for the many services he has rendered to our compatriots and to our country.

Mention might also be made that M. Baume is an officer of the "Légion d'Honneur" and also has received the Order of "Léopold II."

Numerous were the services given to various Swiss Societies and institutions, no one was ever

refused help or advice, and although the greater part of his life was spent abroad, he has remained a true and faithful son of his native land.

We wish to send to M. Baume our heartiest congratulations, hoping that Providence will allow him to enjoy his well merited rest for many more years.

JULES GROSJEAN †.

Mr. Jules Grosjean died on Saturday evening in his flat in Fellows Road, N.W., at the age of 59.

Mr. Grosjean was a Swiss citizen, but he was born in February, 1876, at Grodno, then in Russia, where his father, August Grosjean, who was born and educated in Switzerland, was engaged as a teacher of French.

Jules Grosjean graduated in 1898 in the Faculty of Science at the University of St. Petersburg, and obtained a diploma of the First Degree as a specialist in chemistry. He was employed in turn by the municipality of St. Petersburg in their foodstuffs laboratory, in the Laboratory of the Excise Service of the Ministry of Finance, and in the St. Petersburg Institute of Experimental Medicine. From 1905 to 1914 he was conducting independently his chemical research work in the laboratories of the St. Petersburg Technological Institute, mainly in fuels. About that time he was granted patents for inventions concerning a method of producing sodium sulphate, and also concerning a method of obtaining zinc electrolytically.

In 1915 he was engaged in chemical research work for the Russian Government, and was sent to Kazan to adapt the local gasworks for war purposes. He went to Baku to build new works producing benzol and toluol from naphtha oils, and afterwards became chief chemist at the Vladimir Explosives Works, of which the managing director was Mr. Krassin, afterwards Soviet Ambassador to the Court of St. James's.

In 1918, after the Revolution, the Vladimir Korks were nationalized and Jules Grosjean was given charge of the production of benzine. In 1920 he was attached to Krassin's delegation to London as chemical expert, and from time to time he supervised the organisation and work of the chemical department of Arcos, Limited, of whose Moscow branch he afterwards became director.

In 1927 he joined the Peat Research Institute in Moscow, and on his retirement in 1929 he went to France, where he worked at Lyons developing a new method of colour printing in textiles. Latterly he conducted chemical research work in refining oils in London.

ARMS OF THURGAU.



Per bend argent and vert, two lions rampant proper, armed gules.

The modern arms of Thurgau date from the entry of the canton into the Swiss Confederation in 1803. They derive from the arms of jurisdiction borne by Thurgau before that date and which were, with tinctures inverted, those of its ancient rulers, the Counts of Kybourg, *argent, a bend between two lions gules*.

The green of the field, as we have already seen for St. Gall, was the colour of hope adopted by the liberals of the period.

It is an established rule of heraldry that metal should not be placed on metal, nor colour on colour. A remarkable transgression of this rule occurs in these arms. Introduced in arms of every metal and colour known in heraldry, lions are presumed to be always of gold if no mention is made of their tincture. For this reason the lions of Thurgau should be blazoned *proper*, that is, their natural colour, thus avoiding the heraldic solecism of metal on metal.

The lion, symbol of command and strength, denotes might and clemency, subduing those that resist, and sparing those that yield to authority. It is a mark of great honour. Made to assume a great variety of positions, its original and normal attitude is *rampant*, i.e., erect with the left hind-leg resting on the ground and the right forepaw elevated uppermost. Contrary to this rule, but in conformity with the official figures published by the Federal Chancery, our sketch, to our regret, shows the left forepaw raised above the right.

Of all its various attitudes, each having a special meaning, the lion rampant is considered the most honourable.