

Zeitschrift: Le pays du dimanche
Herausgeber: Le pays du dimanche
Band: 7 (1904)
Heft: 25

Artikel: Les missions militaires en Extrême-Orient
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-253919>

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: 14.03.2025

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

cien a été légèrement surhaussée au-dessus du plancher de la voiture, et par-dessus le toit des compartiments avant et arrière, ce qui a l'avantage de permettre au pilote de voir avec la plus grande facilité la voie et les signaux, devant aussi bien que derrière lui. Près de sa cabine se trouve celle du conducteur, en communication directe avec toutes les parties du véhicule.

L'accès des voyageurs se fait au moyen de quatre plates-formes couvertes, dont deux, placées aux extrémités, peuvent recevoir huit personnes debout. Pour accroître l'emplacement disponible aux bagages, toujours un peu sacrifiés dans les voitures de chemins de fer, on a disposé, dans la longueur du wagon et latéralement, des coffres ou les ouvriers pourront mettre leurs outils, les ménagères leurs paniers, et les autres voyageurs leurs valises, en cas de besoin.

Des accumulateurs, placés sous le châssis, assurent l'éclairage électrique de l'automobile, par l'intermédiaire de vingt-deux ampoules convenablement distribuées.

En Angleterre, où la plupart des Compagnies se sont, depuis bien des années, franchies de la tyrannie absurde des trois classes, le problème de l'automobile sur rails, au moins en ce qui concerne la répartition des voyageurs par catégories sociales sur un seul et même véhicule, se trouvait nécessairement très simplifié. Aussi, le Taff Vale Railway a-t-il construit son *steam motor-car* comme un véritable tramway auquel on aurait adapté, d'une manière permanente, une minuscule locomotive.

Et c'est là précisément, la caractéristique la plus marquante de l'automotrice, née d'hier, dont nous publions ici une photographie inédite. Elle circule sur la ligne de Cardiff à Cadogan, dans le pittoresque pays de Galles, et son avènement n'a pas été sans causer quelque émoi parmi les populations de cette région peu accoutumée aux innovations de l'industrie des transports.

Deux classes seulement : la troisième, disposée à l'avant et pouvant contenir quarante personnes assises, et la première en queue, avec douze places, plus une plate-forme d'observation où six personnes peuvent tenir commodément. On remarquera aussi, immédiatement derrière la locomotive, un fourgon à bagages qui complète l'aspect « chemin de fer » de cette curieuse automobile.

La locomotive lillipulienne comprend cependant les organes d'une grande machine de vitesse. Elle est, d'ailleurs, capable d'atteindre l'allure de 72 kilomètres à l'heure, et, grâce à sa puissance, son accélération n'est pas inférieure à 48 kilomètres en 32 secondes, ce que tous les ingénieurs vous diront être un très joli résultat.

Pour faciliter le passage du véhicule, long de 18 mètres, dans les courbes assez nombreuses de la ligne de Cardiff à Cadogan, on l'a monté sur deux bogies articulés à quatre roues ayant un diamètre de 85 centimètres. Le poids total du *steam motor-car* est de 33 tonnes et demie.

Pour récent qu'il soit, le succès de l'automobile sur rails s'est tout de suite affirmé considérable, ce qui, au besoin, suffirait à démontrer que l'innovation répondait à une nécessité du trafic des chemins de fer.

Aujourd'hui, en France, entre le Nord et l'Ouest, dont nous avons déjà parlé, l'Orléans et le Paris-Lyon-Méditerranée ont adopté un système d'automotrices de type

analogue qu'ils font circuler, celui-ci sur la ligne d'Alais à l'Ardoise, celui là sur les lignes d'Aubigné à Sablé, de la Flèche à Saumur et du Mans à la Flèche.

De l'autre côté du détroit, en dehors du Taff Vale Railway, le wagon automobile figure depuis plusieurs mois et en très bonne place dans le matériel roulant du Great Western, du North Eastern et du London and South Western, trois des Compagnies les plus importantes du Royaume-Uni.

Enfin, les chemins de fer belges, italiens, hessois, wurtembergeois, hongrois, russes, danois et américains n'ont pas tardé à suivre le mouvement, de telle sorte que bientôt il ne faudra pas s'étonner de voir presque autant de « teuf-teufs » sur les voies ferrées que... sur le pont de Suresnes, un dimanche de printemps!

Edouard BONNAFFÉ.

Les Missions militaires suisses en Extrême-Orient



LE COLONEL AUDÉOUD
de Genève

LE CAPITAINE BARDET
de Lausanne

Délégués auprès de l'armée russe



Le LIEUT.-COLONEL GERTSCH
de Berne

Le CAPITAINE VOGEL
de Zurich

Délégués auprès de l'armée japonaise

Comme au début de chaque guerre, les différents pays ont envoyé sur le théâtre de la guerre russo-japonaise leurs missions militaires pour suivre les péripéties de la campagne, et mettre ensuite au service de la patrie les expériences acquises.

La Suisse n'est pas restée en arrière: du côté japonais, elle a envoyé en mission MM. le lieutenant-colonel Gertsch, de Berne,

et le capitaine Vogel, de Zurich. Cette mission s'est rendue au Japon par voie de mer, de Gènes à Yokohama.

La mission destinée à la Russie se compose de MM. le colonel Audéoud, de Genève, directeur des écoles centrales, et le capitaine Bardet, de l'état-major, qui possède cette qualité, rare dans notre armée, de parler la langue russe.

Ces deux représentants de notre armée ont été fêtés par la colonie suisse de Saint-Petersbourg et ont été reçus par le czar ; Nicolas II leur a fait le meilleur accueil.

Les deux missions se composent d'hommes observateurs et capables qui tireront profit de la campagne russo-japonaise pour le bien de notre armée suisse.



BONS MOTS



Naturellement

— Dis-moi, mon petit, quel chemin dois-je prendre pour arriver plus vite au village des Hirondelles ?
— Le plus court, monsieur.



COIN DE LA MENAGERE



Conservation des citrons

Les citrons se gâtent dès qu'ils sont atteints par l'humidité. Pour y obvier, faire sécher au feu du sable fin. Quand il est froid, en mettre une couche au fond d'une caisse propre et sèche ; envelopper d'un papier chaque citron, le poser à mesure, le côté de la queue tourné en bas, sur la couche de sable, de manière que les fruits ne se touchent pas. Sur ce premier lit de citron mettre une couche de sable de 4 à 5 centimètres d'épaisseur ; sur cette couche, un second lit de citrons, et ainsi de suite.

Conservation du beurre

Prendre 3 kilos de beurre frais ; battre pour le débarrasser du petit-lait, essuyer dans un linge blanc, mettre dans une bouteille, en le tassant jusqu'à 10 cent. du goulot. Boucher et soumettre les bouteilles au bain-marie jusqu'à ébullition seulement. Retirer quand le bain est assez refroidi pour y tenir la main. Ce beurre se conserve 6 mois très frais. Autre procédé : 100 gr. de sucre en poudre, 200 gr. de sel fin, 100 gr. de nitrate de potasse. 60 gr. de ce mélange par kilo de beurre. Débarrasser le beurre du petit-lait, le pétrir avec ce mélange et l'enfermer hermétiquement dans des pots de grès.

Œufs. — Les enduire, avec un pinceau, d'une couche de gomme arabique ou de collodion, et les placer dans une caisse avec de la poussière de charbon de bois. Ils se conservent tout l'hiver. L'important est de tenir les œufs à l'abri de l'air et dans un lieu sec.

Conservation des œufs (autre procédé).

Un procédé très simple qui permet de conserver les œufs frais pendant tout l'hiver consiste à envelopper les œufs dans de vieux journaux et à les placer par 40 ou 50 dans un filet à légumes, étroitement lié par le haut pour empêcher tout ballonnement. Le filet ainsi garni est suspendu dans une cave aérée, et on le retourne chaque semaine, mettant en bas la partie qui se trouvait en haut.

CONSEILS D'HYGIÈNE

Les citadins ont pour habitude d'aller se refaire de leurs fatigues à la campagne, dont l'air a des propriétés salutaires spéciales. Il les doit, vous en serez surpris en grande partie aux fleurs.

Qui n'a senti, après une pluie d'orage, la terre exhaler une odeur particulière : elle est due à la présence dans l'air d'une certaine quantité d'ozone, gaz qui provient de l'oxygène contenu dans l'air atmosphérique. La présence de l'ozone développe l'intensité du parfum des fleurs, aussi un parterre de roses embaume-t-il plus après l'orage ; mais, en revanche, les parfums des fleurs, en s'oxydant, c'est-à-dire en se mélangeant à l'oxygène de l'atmosphère, produisent à leur tour une certaine quantité d'ozone.

Les fleurs sont donc des sources d'ozone. Or, l'ozone est un antiputrescible, un antiseptique puissant, qu'on préconise contre la ptisie et l'anémie. Il a été constaté que pendant certaines épidémies, l'air en était pauvre, comme si son absence favorisait la contagion. Puisqu'à la campagne, l'air est riche en ozone, allez aux champs faire ample provision de santé.



RECETTES ET CONSEILS

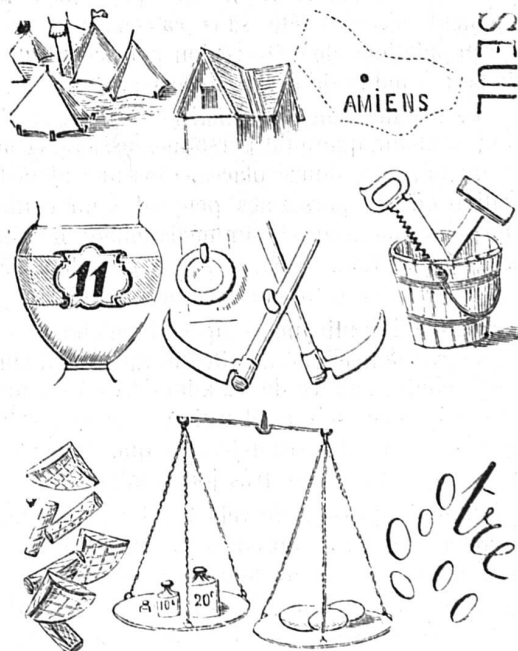


Conservation des fleurs.

Dans les vases remplis d'eau, dès que des fleurs coupées, les plantes à hampe succulente et charnue, les jacinthes, les narcisses par exemple, commencent à se faner, mettre un tiers de la tige dans de l'eau très chaude : à mesure que l'eau se refroidit, les fleurs se redressent et redeviennent fraîches. Couper la partie qui a baigné dans l'eau chaude avant de la remettre dans l'eau fraîche.



REBUS



Solution du rébus paru dans le numéro 23

La charité est la clef d'or qui nous ouvre le ciel.

Editeur-Imprimeur : G. Moritz
Gérant de la Société typographique, à Porrentruy