

# BEYOĞLU

QUOTIDIEN POLITIQUE ET FINANCIER DU SOIR

## Les conversations navales bi-latérales de Londres

Le traité naval de Washington expire le 31 décembre 1936. Il est prévu à l'article XXIII de ce document international que dans le cas où il ne serait pas dénoncé avant cette date, il se trouvera automatiquement renouvelé pour une nouvelle période de deux ans. Cette prévision, qui révèle l'optimisme dont les délégués des grandes puissances étaient animés en 1922, ne se réalisera pas : le traité de Washington sera dénoncé avant la fin de cette année ; le Japon l'a annoncé *urbi et orbi*. Dès lors on peut le considérer comme virtuellement caduc.

Toutefois, le traité naval de Londres, qui est un complément partiel de celui de Washington, a déjà prévu le cas.

A Washington, après d'amples débats qui avaient porté sur toutes les catégories de navires de guerre, on n'était parvenu à un accord que sur le nombre et le tonnage des navires de ligne, des croiseurs de 10.000 tonnes et des porte-avions ; à Londres on s'occupa de la limitation des flottes légères et des submersibles. Cinq puissances avaient signé le traité de Washington ; trois seulement signèrent celui de Londres, les espoirs que l'on avait fondés sur un accord franco-italien ne s'étant pas réalisés. Le traité de Londres expire également le 31 décembre 1936. Mais il prévoit la convocation en 1935 d'une conférence navale devant entreprendre la révision de toutes les questions abordées à Washington et aboutir à la conclusion d'un nouveau traité.

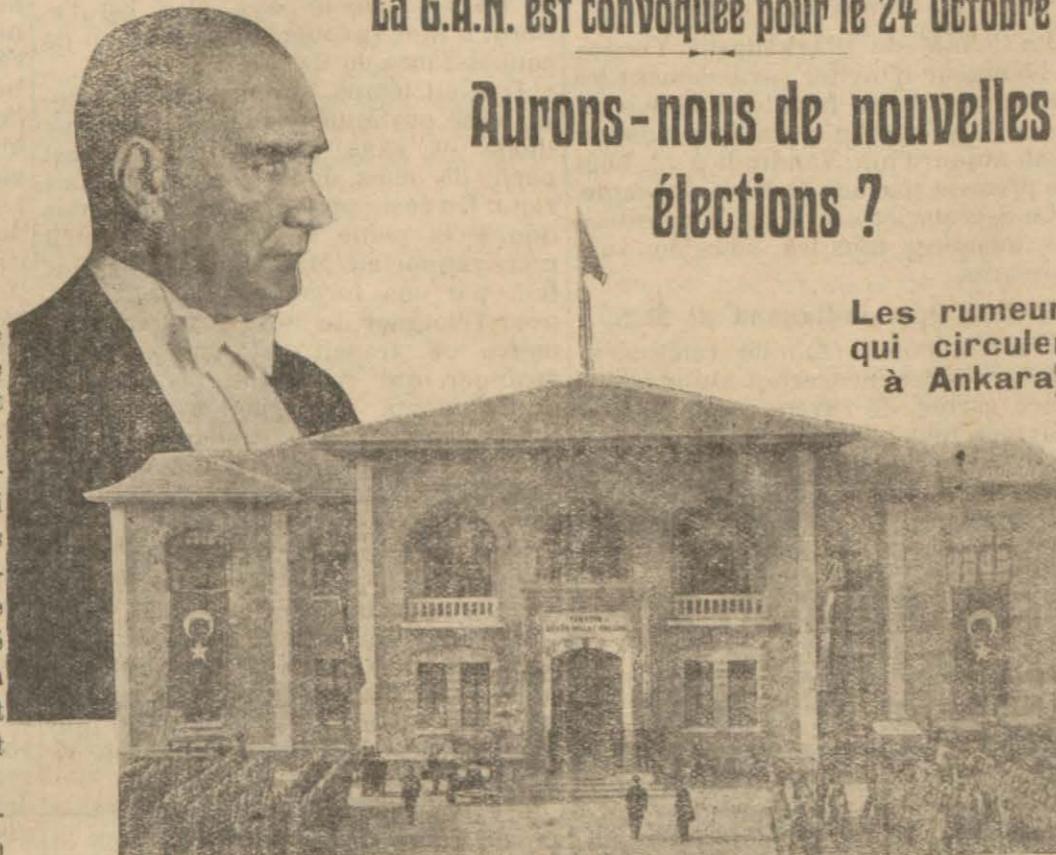
Rien, on le voit, n'est laissé au hasard dans ce domaine et l'on retrouve ici un peu de cet esprit de méticuleuse prudence qui est la caractéristique de toutes les entreprises des peuples anglo-saxons chaque fois que leurs intérêts vitaux sont en jeu. Mais voici qui démontre mieux encore cette louable pondération.

Au moment où était convoquée la conférence de Washington on était unanimement à réprobler, en Europe comme en Amérique, les inconvenients de ce que l'on appelait la «diplomatie secrète» et ses tortueuses méthodes. On voulut traiter au grand jour les grands intérêts mondiaux — et les traiter tous à la fois. On sait combien cette méthode tapageuse entraînait les travaux de la conférence et comment, avant même la fin de ceux-ci, on était revenu pratiquement à la méthode, honnie mais utile, des pourparlers confidentiels. Cette fois, on a poussé beaucoup plus loin la circonspection. En vue de déblayer le terrain pour la conférence de 1935, la Grande Bretagne par une note verbale du 25 mai, a invité les quatre autres puissances signataires du traité de Washington à des pourparlers préliminaires qui sont demeurés entourés jusqu'à la fin de la réunion la plus entière.

Il y eut d'abord un tête à tête anglo-américain, entamé le 18 juin. Des conversations bi-latérales anglo-françaises et anglo-italiennes se poursuivirent jusqu'au 16 juillet. A cette date, on décida de les interrompre jusqu'à l'arrivée de la délégation japonaise. Entre-temps, d'utiles échanges de vues avaient eu lieu entre les délégués anglais et américains et l'ambassadeur du Japon à Londres, M. Matsudaira.

Encore une fois, rien n'a transpiré au sujet de ces conversations, de leur portée et de leurs objectifs. Une dépêche de Londres en date du 16 courant nous annonce seulement que l'on devait s'occuper à l'origine de simples questions de procédure, mais certains problèmes techniques, tels que le tonnage et les proportions des diverses flottes de guerre étaient aussi effleurés.

Enfin, l'amiral Yamanato est arrivé à Londres. Et tout de suite, il a adopté une méthode qui contraste vivement avec celle employée jusqu'ici. Il



La G.A.N. est convoquée pour le 24 Octobre

## Aurons-nous de nouvelles élections ?

Les rumeurs qui circulent à Ankara

Ankara 18 A.A. — Communiqué de la présidence de la G. A. N. :

«En vertu des dispositions de l'article 19 du Statut Organique, j'invite, à la suite d'une nécessité, la G. A. N. de Turquie à se réunir le mercredi 24 octobre 1934 à 15 heures.»

KAZIM

Président de la G. A. N. de Turquie.

Ankara, 18 A.A. — On déclare dans les milieux de la capitale que la convocation de l'Assemblée Nationale avant le mois de novembre a été faite dans le but de donner à l'Assemblée la possibilité de collaborer avec le gouvernement en ces jours où la politique étrangère a éveillé des susceptibilités dans tous les pays. Par ailleurs, les députés avaient exprimé le désir de se trouver à Ankara pendant la fête de la République. Ils ont donc normalement été invités à se réunir une semaine plus tard.

Nous lissons à ce propos dans le «Milliet» et la «Turquie» de ce matin :

La convocation de la G.A.N. en ses

a fait à la presse des déclarations sensationnelles ; il a touché à la fois tous les problèmes, ceux d'ordre technique et ceux d'ordre politique. Ses interviews ont eu une riposte plus ou moins vive de la part des journaux des divers pays intéressés. Bref, nous nous retrouvons brusquement en présence de la même atmosphère chargée d'électricité que l'on avait vu se produire à Washington, alors que jusqu'ici les efforts de la diplomatie et des cercles navals britanniques avaient tendu précisément à entourer de la plus étroite discrétion les conversations en cours, difficiles par elles-mêmes et qu'il n'était peut-être pas indispensable de compliquer par des polémiques de presse.

Aussi bien, nous n'allons pas reprendre ici la vieille polémique pour et contre les méthodes de la diplomatie «au grand jour». Il nous suffit de constater la tendance très nette qui transparaît dans l'attitude générale de la délégation japonaise. Nous nous réservons de revenir ultérieurement sur le fond même de la thèse soutenue par l'amiral Yamamoto.

Certains journaux britanniques ont insinué que si l'honorables plénipotentiaire japonais avait été animé de l'arrière-pensée bien arrêtée de faire échouer les pourparlers à peine ébauchés à Londres, il n'aurait pas agi autrement. Peut-être est-ce lui prêter gratuitement de biens sombres dessein et d'ailleurs, nous avons souligné récemment à cette place qu'il n'est pas absolument certain que le Japon n'ait qu'à gagner à une dénonciation pure et simple du traité de Washington, car s'il a dû consentir en 1922 à certains sacrifices d'amour-propre, il avait obtenu la renonciation de la part des Etats-Unis à armer leurs îles du Pacifique — ce qui lui assure une sécurité de fait qu'il ne serait pas certain d'obtenir à la faveur d'une guerre, même victorieuse.

Le jeune Yetvar, douze ans, domicilié à Gedikpaşa, voulut sauter hier soir à Bayazıt sur la moitié de sa rendant d'Edirnekapı à Sirkeci. Mais il perdit l'équilibre, tomba et fut traîné sous les roues le long de 6 mètres. L'infortuné littéralement écrasé a été transporté dans un état désespéré à l'hôpital Çerapasa.

## L'amitié franco-turque

### Suat bey parle à la presse

Notre ambassadeur à Paris, Suat bey, qui se trouvait depuis quelque temps en congé en Turquie, est parti pour Paris par l'express d'hier soir. Il a été salué en gare de Sirkeci par le vali et préfet Muhiettin bey, les hauts fonctionnaires de l'ambassade de France et de nombreuses connaissances.

Avant le départ du train Suat bey, a fait les déclarations ci-après à un collaborateur du *Zaman* :

«Une forte amitié nous lie avec la France. Point n'est besoin d'insister sur ce point. La tendance des deux nations à se mieux connaître a fait ses preuves dans tous les domaines. Les relations économiques entre la France et la Turquie se développent chaque jour davantage.»

## Sous les roues du tram

Le jeune Yetvar, douze ans, domicilié à Gedikpaşa, voulut sauter hier soir à Bayazıt sur la moitié de sa rendant d'Edirnekapı à Sirkeci. Mais il perdit l'équilibre, tomba et fut traîné sous les roues le long de 6 mètres. L'infortuné littéralement écrasé a été transporté dans un état désespéré à l'hôpital Çerapasa.

## L'éléphant mécontent..

Hanovore, 19. AA. — Un éléphant du jardin zoologique blesse gravement son gardien. Celui-ci mourut peu après à l'hôpital.

G. PRIMI

## Le deuil de la Turquie

### La célébration d'hier à Ankara et à Istanbul

La Turquie a pris une part intense au deuil de la nation amie, la Yougoslavie. Hier, ainsi que nous l'avions annoncé, une cérémonie religieuse imposante a eu lieu à la Légation de Yougoslavie à Ankara. Cevdet bey, aide de camp du Président de la République et Sabit bey, chef-adjoint du cabinet particulier de la présidence, y ont assisté au nom du Gazi. Le président du conseil et Mme Ismet paşa, Sükrü Kaya bey, ministre de l'intérieur et ministre intérimaire des affaires étrangères ont également pris part à la cérémonie, ainsi que tous les autres ministres, les ambassadeurs et ministres plénipotentiaires étrangers, accrédités à Ankara, le haut personnel des ambassades et légations, Numancı Rifat bey, secrétaire général du ministère des affaires étrangères, Nevzat bey, vali et président de la municipalité d'Ankara, le général Südki paşa, commandant de la place et Saïh bey, chef de la Sûreté.

A l'issue du service religieux les assistants ont présenté leurs condoléances au ministre de Yougoslavie et à Madame Miroslav Yancovitch. La cérémonie a été célébrée par le métropolite de Pétra venu spécialement à Ankara à cet effet.

Une messe de requiem à laquelle ont assisté le vali d'Istanbul, Muhiettin bey, le général Halis paşa, commandant de la place, les membres du corps consulaire au grand complet ; les représentants de tous les euites et de nombreuses personnalités locales et à l'église Ste Trinité du Taksim.

Dans son article de fond d'hier le *Hakimiyeti-Millîye* relève que c'est la première fois dans l'histoire de la Turquie qu'une journée de deuil est observée ici et souligne combien il est caractéristique que cette manifestation impressionnante ait eu lieu à l'occasion de l'irréparable perte qui frappe la Yougoslavie dont l'oubliable Chef avait collaboré avec notre Gazi au profit de la consolidation de la Paix internationale.

Dans son article de fond d'hier le *Hakimiyeti-Millîye* relève que c'est la première fois dans l'histoire de la Turquie qu'une journée de deuil est observée ici et souligne combien il est caractéristique que cette manifestation impressionnante ait eu lieu à l'occasion de l'irréparable perte qui frappe la Yougoslavie dont l'oubliable Chef avait collaboré avec notre Gazi au profit de la consolidation de la Paix internationale.

**La clôture des travaux de la C. M. E.**

### Les dernières difficultés

La Commission Mixte de l'Echange a tenu hier son avant-dernière réunion ; elle tiendra la dernière aujourd'hui. A cette occasion, la clôture des travaux de la commission sera annoncée officiellement.

M. Holstadt, président neutre de la Commission donnera lecture d'un rapport dans lequel il passera en revue l'activité de 11 ans de la Commission et exprimera ses remerciements pour l'esprit d'entente dont les deux parties ont fait preuve dans l'aplanissement des questions les plus épineuses. A ce discours répondront Sévkı bey, au nom de la délégation turque et M. Fokas, au nom de la délégation hellène.

A l'issue de cet échange de discours un protocole sera signé consacrant la fin des travaux de la commission.

Avant le départ des délégués neutres et hellènes, Sévkı bey donnera un banquet au «Maksim» en leur honneur.

La réunion d'hier a été marquée par des débats assez vifs à la suite de l'attitude des délégués hellènes qui refusaient d'effectuer au gouvernement turc le dernier versement de 22.000 livres anglaises.

La réunion d'hier a été prolongée en vain jusqu'à une heure tardive en vue de rechercher une combinaison satisfaisante pour les deux parties. Les débats à ce sujet seront repris aujourd'hui.

La commission a référencé à la S. D. N. le soin de décider si Yanezali Nehbi Hayati Hulusi hanım est ou non «échangeable».

Cette dame aurait de vastes propriétés à Janina et le sort de sa fortune dépendra de la décision de la S. D. N.

La commission a licencié tout son personnel en lui distribuant une indemnité égale aux appointements de deux mois.

20 employés turcs se trouvent ainsi sans emploi à partir de demain, les 10 employés hellènes rentreront en Grèce.

**Dans la marine allemande**

Londres 18 A. A. — Le cuirassé allemand *Deutschland* est arrivé à Leith aujourd'hui, en visite non-officielle.

Amsterdam 19 — Le navire de ligne allemand le *Schleswig Holstein* est arrivé ici pour une visite de cinq jours qui n'est pas officielle.

DIRECTION : Beyoğlu, İstanbul Palace, Impasse Olivo — Tel. 41352

RÉDACTION : „ Yazıcı Sokak 5, Zellitch Frères — Tel. 40266

Pour la publicité s'adresser exclusivement à la Maison

KEMAL SARIH - HOFFER - SAMANON - HOULI

İstanbul, Sirkeci, Asirefendi Cad. Kahraman Zade H. — Tel. 20094-95

Directeur-Propriétaire : G. Primi

## Dépêches des Agences et Particulières

### Le chef des autonomistes croates et son principal lieutenant sont arrêtés à Turin

### Pavelitch et Kvaternik nient toute participation à l'attentat de Marseille

Turin, 19. — La police a arrêté hier i ci deux Croates, vivement suspectés d'avoir participé à l'attentat de Marseille à titre d'aides et d'auxiliaires du meurtrier du roi Alexandre. Toutefois, les deux hommes nient toute participation au drame.

Turin, 18. A. A. — On a arrêté Pavelitch et Eugène Kvartenik sur la demande de la France.

Ante Pavelitch est le théoricien du séparatisme croate et le chef suprême de ses organisations. Il est docteur en droit.

Il a été constaté que Pavelitch avait été déjà condamné à mort en Yougoslavie. Il est âgé d'une cinquantaine d'années.

Kvaternik habitait habituellement

chez sa sœur mariée à un industriel allemand.

Quant à Eugène Kvartenik, il est suspect d'avoir dirigé personnellement l'attentat contre le Roi Alexandre. Né le 29 mars 1910 à Zagreb, il est étudiant en droit, membre des Oustachis, et agitateur redoutable.

Son signal avait été transmis à toutes les polices d'Europe : 1 m. 88, taille élancée, cheveux châtain, visage allongé, petites moustaches, teint clair.

Rome, 18. — Après un premier interrogatoire, au cours duquel ils nient toute participation au drame de Marseille, Pavelitch et son compagnon ont été incarcérés à la maison d'arrêt de Turin.

### Le maréchal Pétain et le général Goering

#### Une conversation très animée

Londres, 19. A. A. — L'agence Reuter apprend de Belgrade que le maréchal Pétain, ministre de la guerre de France et le général Goering, ministre de l'air d'Allemagne eurent une conversation très animée aux abords de l'église d'Opletnat après l'inhumation du roi Alexandre.

Le Roi d'Italie a assisté au service funèbre à la mémoire du Roi Alexandre

Rome, 19. — Le Roi d'Italie, accompagné de Sa Maison civile et militaire a assisté au service funèbre célébré à l'église de Saint-Jérôme l'Illyrien, sur l'initiative de la légation de Yougoslavie à la mémoire du feu le Roi Alexandre. Le Duce était représenté par le sous-secrétaire d'Etat aux affaires étrangères M. Suvitch, l'ex-roi d'Espagne Alphonse XIII assistait aussi à la cérémonie.

A l'issue du service religieux, une prière a été dite pour le nouveau roi Pierre II et la prospérité de son règne.

### Une ville détruite par l'ouragan en Grèce

Athènes, 19. — Une très violente tempête a détruit à peu près complètement la ville d'Astakos en Grèce occidentale (Céphalonie). La localité compte environ 5.000 habitants. La plupart des maisons se sont écroulées. On ne sait pas encore le nombre des morts. On a retiré jusqu'ici 10 cadavres de dessous les décombres. Un navire de guerre a été envoyé pour porter secours aux sinistrés.

### Le typhon de Manille

Manille 19 A. A. — Le bilan des victimes du typhon s'élève maintenant à 72 tués.

### Les «bons» chauffeurs

On sait que le T.T.O.K. a décidé d'attribuer une marque distinctive aux chauffeurs qui, pendant huit ans d'exercice de leur profession à Istanbul, n'ont donné lieu à aucun accident. On envisage de donner à cette attestation la forme d'une plaque qui sera apposée en un endroit visible de la voiture de façon à pouvoir constituer pour le chauffeur une source très legitimate d'autre part — de profit matériel. Il est naturel, en effet que le client donnera toujours la préférence, entre plusieurs

# Les mystères de la guerre navale par Hector C. Bywater

## Quand les zeppelins faisaient explosion

### Un coup de maître du service secret

III

Après un autre raid sur Naples, le *L 59* fut reconstruit en partie; son prochain exploit devait être une attaque avec bombardement de la base navale de Malte. Il portait une cargaison de bombes de 300 kilos, les plus lourdes fabriquées à l'usage des forces aériennes allemandes et le commandement espérait infliger des pertes graves aux bassins maritimes et aux constructions de l'île. Bien que faits dans le plus grand secret, les préparatifs furent connus des autorités britanniques plusieurs jours avant; elles organisèrent une réception chaleureuse au Zeppelin qui cependant manqua au rendez-vous. On sut plus tard qu'il avait été détruit par une explosion avec tout l'équipage en survolant le détroit d'Otrante. La cause de ce désastre demeura inconnue.

Outre les pertes infligées par l'action de l'ennemi, il y eut de foy graves dues au mauvais temps, aux accidents, au sabotage. Même avant la catastrophe d'Alhorn plusieurs dirigeables avaient été détruits par le feu sous leurs hangars et plus d'une fois la chose fut attribuée à la « trahison ». En 1918, on put se rendre compte que la valeur militaire attribuée aux Zeppelins était fortement en baisse.

Les avions en liaison avec une artillerie bien organisée avaient augmenté les risques des raids sur la Grande-Bretagne dans une mesure qui ne permettait plus de les entreprendre sauf dans certaines conditions météorologiques tout à fait exceptionnelles. En même temps les reconnaissances par dirigeables au-dessus de la mer du Nord étaient devenues extrêmement dangereuses grâce aux avions rapides transportés par les navires de guerre anglais.

Dans son vain espoir d'avoir le dessus sur nos artilleurs et aviateurs, le capitaine Strasser lança un nouveau modèle partant du *L 70*, équipé de sept moteurs de 1.888 CV, ayant une vitesse de 70 milles à l'heure et atteignant un plafond de près de 23.000 pieds.

Les 5 et 6 août cet engin gigantesque s'éleva pour un raid sur la Grande-Bretagne ayant à son bord le capitaine Strasser lui-même, décidé à prendre part à l'expédition malgré les objections soulevées par ses camarades.

Malheureusement pour le *L 70*, les conditions atmosphériques étaient telles au-dessus de la mer du Nord que l'aéronef ne put maintenir son altitude maxima.

Signalé au large de Cromer par un avion *D.H. 4* que pilotait le commandant E. Cadbury, le dirigeable fut poursuivi, incendié et précipité dans la mer avec tous ceux qui le montaient.

Outre la destruction de son meilleur dirigeable, la mort du capitaine Strasser fut pour le corps de l'aéronautique navale un coup dont elle ne se releva jamais, et qui causa en Allemagne une impression profonde encore plus intense, lorsque cinq jours plus tard le *L 53*, commandé par le capitaine Pröß, un autre parmi les meilleurs officiers de ce corps, fut également détruit au-dessus de la mer du Nord, le 11 août 1918. Le *L 53* avait observé une violente escarmouche entre des canots à moteur britanniques de la défense côtière et une escadrille d'avions allemands et dont l'issue avait été, malheureuse pour les premiers. Mais il demeura trop longtemps sur les lieux du combat et fut aperçu par des bateaux de Harwich se trouvant dans les environs.

Pour la sortie d'août 1916, l'amiral Scheer avait environ douze aéronefs patrouillant dans le ciel, mais le seul message précis qu'il en reçut signalait « l'approche de bateaux anglais venant du Sud ». En réalité ce communiqué fallacieux avertit l'amiral allemand à suspendre les opérations et à rentrer à sa base. A ce moment au contraire la Grande Flotte venait de la direction du Nord, mais aucun Zeppelin en patrouille dans cette zone ne le signala et sans la nouvelle erronée reçue d'un autre dirigeable et qui décida l'amiral à battre en retrait avec précipitation, il fut probablement surpris.

Les Zeppelins ne remplirent pas mieux leurs autres missions navales. Bien qu'employés fréquemment à des patrouilles dans les eaux d'Holigoland ils ne surent jamais empêcher nos éléments navals, notamment les poseurs de mines et les sous-marins, de faire irruption dans ces parages même si l'on connaissait l'approche. Pour des causes qui n'ont jamais été expliquées leurs rapports ont toujours été faux au point d'avoir été plus nuisibles qu'utilisables au commandement naval allemand. Ils ont lancé des centaines de bombes contre nos bateaux sans jamais en toucher un ; tout leur tableau de chasse dans la mer du Nord consistait uniquement en deux cargos non armés.

Tous les officiers de marine non affectés à la flotte aérienne en vinrent à considérer les Zeppelins comme un luxe superflu. L'amiral Scheer et ses commandants d'escadres en ont, dit-on, parlé en termes peu flatteurs après l'échec d'août 1916 et pour la grande sortie de la flotte projetée à la fin de la guerre ou ne fit guère fond sur l'aide de ces décevants auxiliaires.

Qu'en dépit des inconvenients manifestes et bientôt reconnus de ce modèle qui lui entraînait toutes sortes de difficultés au combat naval, l'arme aéronautique fut absorbé tant d'énergie pendant toute la guerre, cela frise le mystère. Si l'argent, le travail, le temps dépensés pour la création de cette énorme flotte de « boîtes à gaz » avaient été affectés aux plus lourds que l'air, le gain fut évidemment incomparablement plus grand du point de vue militaire.

Il semble fort probable que la politique aérienne allemande a été régie par le sentiment bien plus que par une stricte utilité. Dès les premiers jours, le Zeppelin avait été acclamé comme le symbole particulier de la puissance germanique et de la supériorité allemande dans la lutte internationale pour la maîtrise de l'air, et n'est-ce pas le Kaiser lui-même qui désigna publiquement le Comte Zeppelin comme le plus grand Allemand du XXe siècle ?

Reconnaissances diurnes d'une nature générale dans les mers de la Baltique, du Nord, du Skagerrak et une valeur considérable comme ins-

# La vie locale

## Le monde diplomatique

### Ambassade de Turquie à Berlin

Le corps diplomatique presque au complet, les hauts fonctionnaires du ministère des affaires étrangères, des représentants des autorités de l'armée, de l'industrie et d'autres personnalités ont assisté à la réception donnée avant-hier par le nouvel ambassadeur de Turquie à Berlin Hamdi bey.

### Légation de Norvège

Le ministre de Norvège qui avait passé ses vacances en notre ville sur le Bosphore, est rentré à Ankara.

### A la Municipalité

#### L'heure de fermeture des Cinémas et lieux de divertissement

Certains cinémas et lieux de divertissement ferment après les 11 heures, contrairement aux ordres catégoriques donnés à cet effet, la municipalité a informé les intéressés que les rigueurs de la loi leur seront appliquées.

### Les égoûts d'Ortakoy

Les égoûts collecteurs du quartier du ravin d'Ortakoy ayant éclaté, la santé des habitants de cette localité se trouve en danger. La Municipalité a été priée par une requête collective des habitants de remédier d'urgence à cette situation.

### Les fraudes des bouchers

Pour permettre au public de distinguer la qualité et l'origine de la marchandise mise en vente par les bouchers, le service vétérinaire appose un cachet distinctif sur la viande sortant des abattoirs.

Cependant, les bouchers pour faire disparaître cette marque, s'empressent de découper la tête. Les pièces ne portant pas de marque sont ensuite vendues aux consommateurs pour du mouton quand c'est de la chèvre et du « kivircik » quand c'est du « karman ». En vue d'empêcher cette pratique, la Municipalité a ordonné aux bouchers d'exposer dans leur boucherie la tête entière et de ne la découper qu'en présence du client.

### L'enseignement

#### L'affluence dans les écoles primaires

Certaines classes de l'enseignement primaire groupaient l'année dernière plus de 60 élèves.

D'ordre du ministère de l'instruction publique aucune division ne devra en compter cette année plus de 50. Néanmoins beaucoup des classes des écoles d'Istanbul groupent plus de 80 élèves, la formation de nouvelles divisions ayant été rendue impossible à cause de l'insuffisance des professeurs.

### Le Vilayet

#### Les portiers dépourvus de carnet de santé

Une enquête effectuée dernièrement par les autorités avait établi l'existence de 5.000 portiers exerçant leur métier dans les habs et les maisons de rapport de la Ville, alors que 1.000 seulement d'entre eux sont enrегистrés à la Municipalité.

Une ordonnance municipale, communiquée par circulaire à tous les kaymakams, invite ces derniers à appliquer les sanctions prévues par la loi contre les portiers qui ne sont pas pourvus de carnet de santé.

### La Banque des Artisans

On sait que l'affaire de la Banque des Artisans a été classée. Il appartient maintenant à l'Assemblée de la Ville de décider si cette Banque en déconfiture doit continuer son activité.

### La situation des Russes blancs

Le représentant à Istanbul de la S.D.N. a fait hier une visite au valadi adjoint Ali Riza bey. On croit savoir que cette visite est en corrélation avec la situation des Russes blancs d'Istanbul.

### Transfert à Ankara du bureau du Conseil Général du P.R.P.

Le bureau du conseil général du P.R.P. a été transféré hier à Ankara. Recip bey, secrétaire général du parti, pastira dimanche pour Ankara.

### Les « mescit » désaffectés

Une commission a été constituée au sein de la Direction de l'Evkat pour déterminer les « mescit » qui ont une valeur historique : les autres seront pour la plupart fermés.

Instrument de propagande, n'était-il pas le seul engin capable de dévier le rempart, inviolable sans lui, de la puissance navale britannique, le seul capable de châtier « sur leur propre sol nos plus moins tels ennemis ! »

Pendant les deux premières années de guerre au moins, les raids de Zeppelins contre la Grande-Bretagne exercerent un effet tonifiant sur le moral du peuple allemand en contribuant à combattre l'influence déprimante du blocus et les espoirs déjoués d'une prompte victoire.

Effet d'autant plus grand que les pertes sévères infligées aux dirigeables étaient mieux cachées au public.

L'effroyable accident d'Alhorn par exemple ne fut connu qu'à la fin de guerre par le public allemand qui demeura donc dans une grande ignorance d'un événement qui fut dépeint depuis comme « le bûcher funèbre du corps aérien allemand ».

# Le commerce de transit

## par Trébizonde

Trébizonde 1er. — La Chambre de Commerce de Trébizonde avait publié dernièrement un annuaire dans lequel tout un grand chapitre est réservé au commerce de transit de ce port. Nous en détachons une partie pour faire mieux ressortir l'importance de cette question qui, une fois de plus, est revenue sur le tapis.

Point n'est besoin de s'arrêter longtemps sur l'importance du commerce de transit. Tout le monde sait quelle source de richesses il constitue pour la région dans laquelle il est pratiqué.

Néanmoins, rien n'a été fait jusqu'ici avec système pour attirer le commerce de transit dans le pays. Ceci est d'abord, il faut l'avouer, une question de connaissance, et de science.

De tout temps, le commerce de transit a été pratiqué chez nous sans méthode et sans préparation ; il est parti de chez nous comme il était venu. Du reste nous ne sommes jamais donné la peine de calculer ce qu'il nous rapportait. Mais nous avons tout fait, par nos formalités fastidieuses, pour l'éloigner de notre pays. Le commerce de transit est un passager étranger qui recherche les facilités ou du moins un accueil bienveillant. S'il ne trouve pas le repos sur le chemin qu'il a emprunté, s'il y perçoit un danger, il se met à la recherche d'une voie meilleure et il la trouve.

C'est un fait amer de constater que Trébizonde a perdu les 95 % de son commerce de transit d'autrefois. La visite en Turquie de S.M.R. le Shah de Perse qui a emprunté la voie de Trébizonde-Erzurum a permis de faire ressortir les avantages que procure cette route pour le transit de la Perse.

Les partisans chaleureux de Mersin ou de Samsun se sont tus. Tout le monde reconnaît maintenant que le plus court chemin pour le transit iranien c'est la voie Trébizonde-Tauris.

Lors de sa visite le Shah de Perse, au cours d'une conversation à ce sujet, avait émis cette opinion suggestive : « Peu importe le chemin du transit, l'essentiel c'est qu'il aboutisse à Trébizonde. »

Ces déclarations royales ont suscité parmi la population de Trébizonde une joie indescriptible ; elles sont considérées comme un prologue au retour de l'activité intense et du mouvement commercial des vieux temps où Trébizonde était un port actif, une ville opulente.

Actuellement, il y a peine cinq commerçants persans qui s'occupent ici du transit avec la Perse.

An cour d'un entretien que j'ai eu avec eux-ci, ils m'ont déclaré :

Trébizonde ne pourra réécouper son ancien rang dans le commerce de transit avec la Perse que sous deux conditions :

1. — D'abord création de routes praticables ;
2. — Ensuite simplification des formalités douanières et surtout diminution des taxes.

Le gouvernement turc en réservant dans le nouveau budget 3.500.000 livres de crédits pour la réfection de la route qui servira au transit iranien a contribué à la satisfaction de la première condition. Nous ne doutons pas que le jour où une réforme de nos services douaniers sera devenue possible et où les taxes jugées excessives auront été diminuées, le transit persan se détournera bien vite de son chemin de Russie ou d'Irak pour emprunter uniquement la voie de Trébizonde.

La Chambre de Commerce de Trébizonde vient de soumettre au Conseil supérieur économique et au ministère de l'économie un rapport documenté sur la réforme qu'il convient d'appliquer dans les douanes de Trébizonde pour imprimer l'essor désiré au commerce de transit de ce port.

La troisième condition principale pour atteindre ce but, c'est de doter cette ville maritime des aménagements et installations nécessaires pour la transformer en un port moderne. Le gouvernement républicain qui a consenti à des dépenses se chiffrant à 3.500.000 livres pour la réfection de la route qui relie Trébizonde à la frontière persane, fera sans doute, dans un avenir prochain un nouveau, sacrifié d'un million de livres pour la réalisation du projet que nous venons de citer.

(De l'*Aksam*)

## TARIF DE PUBLICITE

4me page Pts 30 le cm.

3me " 50 le cm.

2me " 100 le cm.

Echos : 100 la ligne

## ATTENTION !

L'inventeur d'un appareil, qui rend la noyade impossible dans n'importe quelle circonstance, voudrait s'entendre avec un capitaliste pour la fabrication et la vente de cet appareil.

Écrire à la Rédaction du journal « Beyoglu », sous N.P.

## Chronique de l'air

# Le grand événement international de demain : la course Londres-Melbourne

C'est demain que prendront le départ de Mildenhall les avions qui participent à la course Londres-Melbourne, « Grand National de l'Air », organisé pour commémorer solennellement le centenaire de la création de la cité australienne et pour marquer aussi d'une pierre blanche, vingt années de progression constante dans l'aviation commerciale. En effet Melbourne, fondée en 1835, après avoir donné naissance à 4440 personnes à sa population grandir de façon vertigineuse. Aujourd'hui, avec ses 1.030.750 habitants, Melbourne est une des cités les plus florissantes de l'Océanie.

Demain donc, une vingtaine d'appareils s'élanceront vers les Antipodes. Un itinéraire formidable de 19.000 km leur a été préparé ; 19.000 km, près de la moitié du notre globe ! Ce ne sont point des avions de raids qui seront appelés à le couvrir, mais des machines commerciales destinées au transport futur des passagers. C'est surtout la rivalité entre les constructeurs, s'acharnant après la technique de la vitesse pure, qui rehaussera le prestige et l'intérêt de la course ; les compétiteurs seront en un mot, la délégation officielle d'une industrie nationale. La victoire d'un des avions engagés consolidera la réputation de la firme constructrice et marquera la concorde éclatante d'un triomphe technique et d'un succès sportif.

Assurément il est remarquable de constater que Roscoe Turner effectua le trajet Los-Angeles-New York, 3050 km, en 10 heures 20 min. 50 soit à la moyenne de 305 km à l'heure. Un autre superbe record de célérité est celui réalisé par le courrier France-Amérique du Sud en 50h 20m et les Etats-Unis qui tiennent sur loin la tête en aviation commerciale n'ont-ils pas inauguré, récemment, une ligne New-York-San-Francisco, avec un avion transportant 14 passagers et, malgré un vent debout, la moyenne horaire de 270 km fut atteinte aisément. Le Français Arnoux a accompli, lui aussi, un vol magnifique dans la Coupe Deutsch 934, obtenant une vitesse de 389 km sur 2000 km de parcours.

Les concurrents ont engagé eux aussi des appareils atteignant des vitesses analogues et alliant en même temps la maniabilité, la sûreté d'action, ensemble tous les facteurs nécessaires pour rendre un voyage aérien agréable et confortable.

Le Grand National de l'Air a enregistré de nombreuses déféctions, mais Mollison, Thea Rasche, Hirth, Cobham, R. Turner, Pangborn, Challe, Scott demeurent en ligne. Et ce sont des concurrents de choix.

On prête l'intention à plusieurs participants de ne s'arrêter aux villes contrôlées que pour le ravitaillement ; leur repos sera de ce fait fortement compromis. Dans tous les cas, c'est à une rude épreuve que seront soumis les capacités physiques des concurrents, car pensez donc, 192.000 km sans discontinuer ! Cela nous rappelle le Tour du Monde du Wiley Post en 7 jours 19 h, 45 m du 15 au 22 juillet 1932. Arrivé à New-York à minuit, le borgne aviateur américain, véritable bolide a

Allez absolument voir au CINÉ :  
--- SUMER --- **AMOK**  
(ex-Artistic)  
**Marcelle Chantal - Inkijinoff**  
le film qui vous fera frémir, qui vous tiendra en émotion et qu'il faut  
VOIR SANS FAUTE, MADAME  
En suppl : FOX JOURNAL

## La Bourse

Istanbul 18 Octobre 1934

### (Cours de clôture)

EMPRUNTS	OBLIGATIONS
Intérieur 98.—	Quais 17.—
Ergani 1933 97.—	B. Représentatif 49.65
Uniture I 29.55	Anadolou I-II 45.60
" II 28.25	Anadolou III 48.50
" III 28.40	—

### ACTIONS

De la R. T.	Téléphone 10.25
1\$ Bank. Nomi.	Bomonti 19.25
Au porteur 10.—	Dercos 13.60
Porteur de fond 105.—	Ciments 13.60
Tramway 31.75	Ittihat day. 13.—
Anadolou 27.50	Chark day. 0.85
Chirket-Hayriye 15.50	Balia-Karadjin 1.55
Régie 2.25	Droguerie Cent. 7.50

### CHEQUES

Paris 12.03.—	Prague 19.02.75
Londres 614.75	Vienne 4.27.63
New-York 80.35.—	Madrid 5.81.25
Bruxelles 3.40.41	Berlin 1.97.44
Milan 29.23.53	Belgrade 34.86.25
Athènes 83.38.25	Varsovie 4.23.—
Genève 2.43.72	Budapest 3.98.75
Amsterdam 1.17.35	Bucarest 7.95.4.—
Sofia 66.79.—	Moscou 10.84.50

### DEVISES (Ventes)

Pts.	Pts.
20 F. français 169.—	1 Schilling A. 23.—
1 Sterling 617.—	1 Pesetas 18.—
1 Dollar 125.—	1 Mark 49.—
20 Lirettes 214.—	1 Zloti 20.50
2 F. Belges 115.—	20 Lei 18.—
20 Drahmes 24.—	20 Dinar 53.—
20 F. Suisse 808.—	1 Tehernovitch 9.25
2 Leva 23.—	1 Ltq. Or 9.25
2 C. Tchèques 98.—	1 Médjidié 0.36.50
1 Florin 83.—	Banknote 2.40

### CONTE DU BEYOGLU

## La femme du capitaine

Par ANDREAS KARKAVITSAS

Notre capitaine était un homme heureux. Nous étions unanimement à le déclarer. On se plaisait à vanter son bon cœur, son bateau rapide et sa femme — la plus belle de toutes.

Les bonnes commères, en présentant un fiancé, avaient coutume de dire :

— Il est aussi bon que le capitaine Palumbas.

— Les marins, en recommandant un bateau, disaient :

— Il est aussi rapide que la brigantine du capitaine Palumbas.

Les amoureux, en parlant de leurs belles, ne manquaient pas d'ajouter :

— Elle est aussi belle que la femme du capitaine Palumbas.

En conduisant sa fille à bord de son bateau, sa mère me recommandait de veiller sur elle.

— Prends soin de la femme du capitaine, me dit-elle, ne la perds pas des yeux. J'adore mon enfant et je tremble pour elle.

Eh oui, tout le monde le sait ! Le capitaine avait soixante ans sonnés, lorsque l'idée lui vint de prendre femme. C'était écrit, quoi !

En croisant devant une petite île, il aperçut Léno, en train de se baigner. Ce fut un coup de foudre ! Un voile se déchira devant ses yeux émerveillés et la vie lui apparut pleine d'agréments. La belle apparition conquit le cœur du vieux marin. Le corps souple et gracieux qui s'ébattait dans l'eau et son rire argentin, éveillèrent en lui un monde nouveau de rêves et de désirs.

Sans perdre un instant, il revêtit ses plus beaux habits — veste brodée, culotte bouffante, bas bleus et souliers à bout pointus.

Seigneur sa taille d'une écharpe rouge, le fez tunisien crânement posé sur la tête, il jeta sur l'épaule un châle de soie chamarrée et prit ostensiblement à la main une orange piquée de clous de girofle. (Le châle en signe de demande en mariage et l'orange comme emblème de futur genre). Puis, d'un pas alerte, il se rendit directement au domicile de la mère de Léno.

— Dieu soit avec vous ! dit-il à la bonne femme. Je suis le capitaine Palumbas, et ma *Kiradespina* a mouillé l'ancre ici. A beau bateau, belle maîtresse et je viens vous demander Léno pour femme. Avec votre bénédiction et Dieu aidant, nous pourrons nous marier demain !

La mère de Léno, veuve d'un plongeur mort jeune, était une femme avide pour qui la vie était dure. Elle accepta tout de suite. Ce fut une belle, très belle noce.

Nous étions six à bord de notre brigantine Petros Zuberos, le pilote, était notre favori. Si la mère de Lé-

tôt, et, comme un monstre en furie, le capitaine Palumbas se précipita en avant, dégringolant les marches, le geste menaçant et hurlant des injures.

Surpris et pleins de confusion, les amoureux se séparèrent vivement...

— Viens, suis moi ! souffla le pilote, viens vite, ne crains rien !

D'un bond, Petros Zuberos sorta dans la mer, appelant Léno de la main, et lui tendant les bras. Mais devant les flots tumultueux, elle s'arrêta tout trempante...

Le capitaine fonça sur elle, prêt à la saisir aux cheveux et à la traîner à ses pieds... Il n'en eut pas le temps...

Un éraquement sinistre se fit entendre, projetant tout en l'air...

Hommes, mûts, poutres et solives, tout fut précipité, pèle-mêle, dans le gouffre mouvant.

C'était le vapeur qui, piquant sur nous, à toute vitesse, était survenu comme un ange vengeur pour faire sombrer la *Kiradespina*.

Qu'est devenu le pilote ? Léno a-t-il été sauvé ? Je n'en sais rien ! Peut-être reposent-ils tous deux au fond de l'Hellas... peut-être filent-ils ensemble des jours heureux dans quelqu'un que je perds, comme semble le croire le capitaine Palumbas.

J'ai revu ce dernier dans un port, longtemps après, morose, hargneux, plein de fiel et de ressentiment. Il ne restait plus rien de son bonheur ! Disparu à jamais sa jolie femme !

31 OCTOBRE  
Retenez bien cette date

## La Châtelaine du Liban

Jean Murat-Spinelli-Chakatouni

### Les ouvriers de l'Illa, chez M. Mussolini

Rome, 18 — M. Mussolini a reçu à Palazzo Venezia les représentants des dirigeants, des employés et des ouvriers de l'Illa, qui montèrent la garde à l'Exposition de la Révolution. Le président de la société, le sénateur Cini, a exposé, dans une fière allocution, l'importance dans le cadre de l'économie nationale de la production de cette société qui groupe 28 établissements.

Il exprima les sentiments de dévouement dont tout le personnel est animé à son égard et lui présente le projet d'une colonie maritime qui sera construite pour les enfants du personnel des usines. M. Mussolini exprima sa satisfaction et s'entretint familièrement avec les ouvriers.

Mais la *Kiradespina* reste dans l'obscurité. Qà et là, une lueur jaillit rompant les ténèbres cherchant à percer la masse opaque qui nous enveloppe. Je ne distingue plus rien et je sonne l'alarme, à coups de cloche et de trompe, au milieu de clameurs incessantes.

Soudain, je dresse l'oreille. Le vent m'apporte un léger murmure. Un doux rire argentin me fait tressaillir. Des mots entrecoupés me parviennent à peine perceptibles.

— Quel bonheur ! Si cela pouvait durer... durer toujours... Eternellement...

— Eternellement, pourquoi ?

— Toi et moi... nous deux ensemble... pour toujours nous serions l'un à l'autre... Les ténèbres autour de nous, les flots noirs à nos pieds... les nuages pour nous cacher à l'univers entier.

J'écarquille les yeux, mais rien, je ne vois rien ! Le brouillard s'est épaisse, un voile impénétrable nous enveloppe et nous enfonce dans une nuit de mystère. La côte de Thrace a disparu, plus aucun navire en vue. Le vapeur est devenu invisible... Je ne distingue plus rien... Au milieu d'un tourbillon noir glissent, comme des serpents du feu, des brigantes et des navires, avec un sifflement sinistre, tous feux allumés.

Le tendre chuchotement se poursuit lointain, étouffé...

Tous les démons de l'enfer s'agencent en moi et m'incitent à quitter mon poste pour me rapprocher... Mais c'est impossible ! Je suis l'âme-vigile du bûcher et son porte-voix ! Je suis là pour sonner l'alarme !

— Que bonheur ! Si cela pouvait durer... durer toujours... Eternellement...

— Eternellement, pourquoi ?

— Toi et moi... nous deux ensemble... pour toujours nous serions l'un à l'autre... Les ténèbres autour de nous, les flots noirs à nos pieds... les nuages pour nous cacher à l'univers entier.

J'écarquille les yeux, mais rien, je ne vois rien ! Le brouillard s'est épaisse, un voile impénétrable nous enveloppe et nous enfonce dans une nuit de mystère. La côte de Thrace a disparu, plus aucun navire en vue. Le vapeur est devenu invisible... Je ne distingue plus rien... Au milieu d'un tourbillon noir glissent, comme des serpents du feu, des brigantes et des navires, avec un sifflement sinistre, tous feux allumés.

Le tendre chuchotement se poursuit lointain, étouffé...

Tous les démons de l'enfer s'agencent en moi et m'incitent à quitter mon poste pour me rapprocher... Mais c'est impossible ! Je suis l'âme-vigile du bûcher et son porte-voix ! Je suis là pour sonner l'alarme !

— Que bonheur ! Si cela pouvait durer... durer toujours... Eternellement...

— Eternellement, pourquoi ?

— Toi et moi... nous deux ensemble... pour toujours nous serions l'un à l'autre... Les ténèbres autour de nous, les flots noirs à nos pieds... les nuages pour nous cacher à l'univers entier.

J'écarquille les yeux, mais rien, je ne vois rien ! Le brouillard s'est épaisse, un voile impénétrable nous enveloppe et nous enfonce dans une nuit de mystère. La côte de Thrace a disparu, plus aucun navire en vue. Le vapeur est devenu invisible... Je ne distingue plus rien... Au milieu d'un tourbillon noir glissent, comme des serpents du feu, des brigantes et des navires, avec un sifflement sinistre, tous feux allumés.

Le tendre chuchotement se poursuit lointain, étouffé...

Tous les démons de l'enfer s'agencent en moi et m'incitent à quitter mon poste pour me rapprocher... Mais c'est impossible ! Je suis l'âme-vigile du bûcher et son porte-voix ! Je suis là pour sonner l'alarme !

— Que bonheur ! Si cela pouvait durer... durer toujours... Eternellement...

— Eternellement, pourquoi ?

— Toi et moi... nous deux ensemble... pour toujours nous serions l'un à l'autre... Les ténèbres autour de nous, les flots noirs à nos pieds... les nuages pour nous cacher à l'univers entier.

J'écarquille les yeux, mais rien, je ne vois rien ! Le brouillard s'est épaisse, un voile impénétrable nous enveloppe et nous enfonce dans une nuit de mystère. La côte de Thrace a disparu, plus aucun navire en vue. Le vapeur est devenu invisible... Je ne distingue plus rien... Au milieu d'un tourbillon noir glissent, comme des serpents du feu, des brigantes et des navires, avec un sifflement sinistre, tous feux allumés.

Le tendre chuchotement se poursuit lointain, étouffé...

Tous les démons de l'enfer s'agencent en moi et m'incitent à quitter mon poste pour me rapprocher... Mais c'est impossible ! Je suis l'âme-vigile du bûcher et son porte-voix ! Je suis là pour sonner l'alarme !

— Que bonheur ! Si cela pouvait durer... durer toujours... Eternellement...

— Eternellement, pourquoi ?

— Toi et moi... nous deux ensemble... pour toujours nous serions l'un à l'autre... Les ténèbres autour de nous, les flots noirs à nos pieds... les nuages pour nous cacher à l'univers entier.

J'écarquille les yeux, mais rien, je ne vois rien ! Le brouillard s'est épaisse, un voile impénétrable nous enveloppe et nous enfonce dans une nuit de mystère. La côte de Thrace a disparu, plus aucun navire en vue. Le vapeur est devenu invisible... Je ne distingue plus rien... Au milieu d'un tourbillon noir glissent, comme des serpents du feu, des brigantes et des navires, avec un sifflement sinistre, tous feux allumés.

Le tendre chuchotement se poursuit lointain, étouffé...

Tous les démons de l'enfer s'agencent en moi et m'incitent à quitter mon poste pour me rapprocher... Mais c'est impossible ! Je suis l'âme-vigile du bûcher et son porte-voix ! Je suis là pour sonner l'alarme !

— Que bonheur ! Si cela pouvait durer... durer toujours... Eternellement...

— Eternellement, pourquoi ?

— Toi et moi... nous deux ensemble... pour toujours nous serions l'un à l'autre... Les ténèbres

# LA PRESSE TURQUE DE CE MATIN

## Le Comité Macédonien et son œuvre

Le meurtre de S. M. le Roi Alexandre de Yougoslavie inspire à Tahsin bey, député de Konia, un article réellement impressionnant que reproduit le *Cumhuriyet* de ce matin. C'est une évocation terrifiante des fastes sanglants du Comité Macédonien. Nous en détachons quelques extraits.

« Dès que j'eus appris, écrit l'honorable député de Konia, que le meurtrier Vlada Gueorguiev était né et avait grandi à Gumendjé, foyer de brigandage et de crimes de la Macédoine, je n'eus aucun doute que l'abominable attentat, qui aujourd'hui arrache des larmes à l'humanité toute entière, avait été ordonné et exécuté par le comité macédonien. En effet, Gumendjé n'est autre chose qu'un refuge de gens sanguinaires, un lieu où s'abreut le crime et l'infamie. Le voïvode tristement célèbre Apostol Petkov qui, vingt-cinq années durant, plongea dans le feu et dans le sang le beau territoire de la Macédoine, était le fils d'un marchand sellier de Bojnitscha, une des localités de Gumendjé. Il est le compatriote de l'assassin Vlada. Cette bête fâve à qui le congrès du comité macédonien avait officiellement décerné, jadis, le titre de « Soleil de Vardar », avait fait d'innombrables victimes. On aurait dû l'appeler plutôt le suppôt de Satan. »

... Ces bandes sanguinaires qui ont préparé les événements qui nous firent perdre le vaste territoire de la Roumélie furent prises de stupeur en voyant la Macédoine échoir en héritage à d'autres héritiers balkaniques. Elles reprirent enfin la série des crimes et de révoltes dont elles avaient fait leur métier. Le roi Alexandre est la grande victime de leur nefaste idéal.

Le monde civilisé tout entier porte aujourd'hui le deuil de ce grand homme et vous de l'aversion aux assassinats. Hélas ! lorsque il y a trente ans une grande partie de la Roumélie gémissait sous la tyrannie, que le sang innocent ne cessait chaque jour de couler; lorsque des villages entiers étaient mis à feu, l'humanité entière faisait la sourde oreille aux gémissements et aux supplications qui déchiraient le ciel, son cœur s'était fait de pierre. Tout sentiment de pitié et de compassion avait disparu alors des consciences.

A mesure qu'il multipliait ses crimes et ses atrocités, le comité macédonien recevait alors les félicitations et les applaudissements des hommes d'Etat européens. Tel un enfant gâté et indomptable, il alla s'enflant de ses succès.

Eufin, le Tsar Nicolas et le Roi Edouard eurent une entrevue à Reval. Le premier ministre, le ministre des affaires étrangères Lord Asquith, le ministre des affaires étrangères de Russie, Sassofoon, convinrent de céder la Macédoine aux assassins tels que les Vlada, les Vladimir et les Apostol.

C'est à Reval qu'ont été arrêtées les bâses de la guerre balkanique. Etrange destinée de l'Histoire : en s'acquittant aujourd'hui de leurs suprêmes devoirs à Belgrade, devant le cercueil du Roi Alexandre, les représentants de l'Europe se trouvent expier les fautes qu'ils ont commises, il y a 25 à 30 ans pour le compte du Comité macédonien et au nom de l'humanité !

Les larmes qui sont versées aujourd'hui à Belgrade devant la grande victime portent, dans chacune de leurs gouttes, l'odeur du sang innocent répandu par les Vladas et par les bandes macédoniennes.

O illustre baron d'Eenthal ; ô Sassofoon, confident privilégié du Tsar ! De la tombe où vous êtes, levez un instant la tête et voyez vous-mêmes le

résultat des sacrifices que vous avez faits au nom du Comité macédonien. »

La Turquie de ce matin fournit d'autre part les précisions que voici au sujet du meurtrier du Roi Alexandre :

Vladimir Guerguiev est né au village de Patrik, en Macédoine. Ce village détruit complètement pendant la grande guerre, n'a pas été reconstruit jusqu'à ce jour.

Vladimir Guerguiev n'avait que 14 ans lorsqu'il s'enfuit de la Macédoine avec ses parents pour venir s'établir en Bulgarie au village de Kamenitsa où son père vit encore. Après avoir assassiné le député communiste Hadji Dimitrieff, le futur régicide de Marseille avait été arrêté en même temps qu'un de ses camarades. En 1930, il avait été arrêté de nouveau sous l'accusation d'avoir fait partie de la bande qui avait tué Naoum Tomalevski. Mais il réussit à s'enfuir de la prison le 14 janvier 1934. A partir du 15 juillet de la même année, la police perdit ses traces et il vient d'être établi que l'assassin n'avait plus repartu en Bulgarie après cette date.

### A qui la faute ?

Pour Ebuzziyade Ve' bey (*Zaman*) il faut chercher la cause des événements qui font pleuvoir aujourd'hui les calamités sur l'Europe dans une cause que personne ne veut avouer — et que les puissances victorieuses, en particulier, s'obstinent à taire : les fautes qui ont présidé à la conclusion des traités de 1918. Ni le traité dont on a imposé la signature aux Allemands, à Versailles, ni ceux de Trianon et de Neuilly n'ont le moindre rapport avec la raison de la logique. « Nous sommes, nous les Turcs, une des nations pouvant le mieux juger l'iniquité et le nou sens de ces traités étant donné qu'un traité identique à celui des trois autres nations vaincues nous avait été imposé à Sèvres. Si nous, les Turcs, nous n'avions pas déchiré, le traité de Sèvres par un relèvement qui honore la civilisation, l'Anatolie aurait été aujourd'hui le théâtre de scènes sanglantes.

Si la tranquillité et le calme n'ont pu encore être rétablis en Europe, c'est parce qu'on a enlevé à l'Allemagne ses points les plus vitaux, qu'on a réduit l'Autriche à une poignée de territoires et qu'on n'a pas donné à la Bulgarie un débouché sur la Méditerranée.

Le président du Conseil Ismet paşa, accompagné du ministre de l'économie Celal bey, du député d'Edirne Şakir, du directeur général de la Sümerbank Nurullah Esat bey et du directeur général de la Banque Agricole Kemal Zaim bey, s'est embarqué hier soir pour Turhal où il présidera aujourd'hui à la cérémonie inaugurale de la suzerainie.

Le départ d'Ali Rana bey

Le ministre des douanes et des monopoles Ali Rana bey retourne à Ankara par l'express de ce soir.

### Les déplacements de nos ministres

### Ismet paşa à Turhal

Le président du Conseil Ismet paşa, accompagné du ministre de l'économie Celal bey, du député d'Edirne Şakir, du directeur général de la Sümerbank Nurullah Esat bey et du directeur général de la Banque Agricole Kemal Zaim bey, s'est embarqué hier soir pour Turhal où il présidera aujourd'hui à la cérémonie inaugurale de la suzerainie.

Le monument de la Sûreté à Ankara

### Le palais des Expositions

Le ministère de l'intérieur soumettra à la Chambre un projet de loi en deux articles prévoyant l'exemption des droits d'entrée du monument de la Sûreté et de ses pièces.

Ce monument, dont les droits d'entrée dépassent 1000 livres, sera inauguré en grande pompe le jour de l'anniversaire de la République.

L'inauguration de la nouvelle grande bâtie des Expositions à Ankara aura également lieu le 29 courant, anniversaire de la République.

Le président du Conseil Ismet paşa qui présidera cette cérémonie, y prononcera un discours très important.

### LA VIE ET L'ÉCRAN

## “Grand Hôtel”

Nous sommes heureux d'avoir vu encore un film américain où il y a autre chose que les effusions de deux jeunes amoureux ou la lutte de deux protagonistes vigoureux ; on y trouve de belles compositions qui sont un plaisir pour le cerveau, l'imagination et la mémoire. « Grand Hôtel » est l'œuvre de Wicky Baum. C'est-à-dire d'un des écrivains les plus représentatifs en matière de culture. Le régisseur n'a fait que tourner le roman en film. Beaucoup d'aspects plastiques ou de scènes parlées du roman prennent, dans un film, un relief nouveau. Mais les deux moyens d'expression, relèvent d'une technique différente. C'est ce qui explique pourquoi tant de pièces de théâtre ou de romans nous plaisent généralement moins à l'écran. La réciproque est parfois vraie aussi.

De même que le cœur d'un pays bat dans une grande ville, ce n'est que dans un « Palace » de ce genre que vous pouvez percevoir les pulsations du cœur d'une grande ville. Certes, l'observation des hommes isolés ou en groupe, dans les rues ou les places, peut vous fournir quelques notions sur ce qu'est la grande ville. Mais c'est surtout dans un Palace que vous surprenez tous ces éléments matérialisés et concrétisés en quelque sorte dans le cadre de leurs rapports sociaux.

Voici un grand industriel qui s'efforce de paraître riche quand ses affaires sont loin de marcher à souhait et qui ne réussit qu'à force de mensonges à aboyer une tractation laborieuse. Un baron exerce le métier de patron d'hôtel avec la même aisance et la même élégance qu'il porte son smoking. Et il hésite entre le vol et l'amour. Un comptable pauvre et malade représente l'honneur du peuple entreprend de vivre dans un Palace comme ceux qui y sont habitués, alors que ses jours sont comptés et que ses économies de vingt-cinq années seront à peine suffisantes pour lui permettre de faire face durant quelques semaines aux dépenses de cette vie luxueuse.

La petite dactylo aux jambes fines aux yeux expressifs ne craint pas de se jeter dans les bras du fabricant à la figure repoussante comme si elle piquait de la tête dans une fosse d'aspirance... Parce qu'il y a l'argent, la toilette, le jazz et la vie !

Nous y faisons également connaissance avec un autre type, un médecin. De même que la pièce de Necip Fazıl « Otel Odaları » (Chambres d'hôtel), est le poème des hôtels pleins de toutes sortes d'araignées, et des rats des petites bourgades, « Grand Hôtel » de Vicky Baum est l'épopée symphonique et entraînante des hôtels importants et bruyants des métropoles.

Une ballerine ne peut oublier les souvenirs que le czarisme écroulé a laissés en elle. Fatiguée, de caractère difficile, elle est célèbre mais trouve le terrain des plus étroits sous ses pas. Elle est un peu démodée ; la population de la ville témoigne d'un plus grand engouement pour les tangos d'Edoardo Bianco et pour les danses de Josephine Baker. Qui ferait désormais attention à la ballerine du Czar ? Elle ne peut aimer non plus. L'amour est un objectif trop lointain ; capricieuse, elle n'a plus la force d'allonger la main pour atteindre l'objet de ses caprices...

Finalement le baron décapé arrive à se constituer une fortune. Puis la ballerine revient tout à coup à la vie.

Greta Garbo a donné à ce rôle tout particulier un tel relief que nous avons pu nous rendre compte encore une fois de toute la valeur de cette artiste.

Il en est de même de tous les autres rôles dans lesquelles apparaissent toutes les faiblesses et les laideurs humaines.

Tous ces types ont vécu dans ce

Palace mieux qui ne l'avait voulu. Wicky Baum. La mort du baron affecta beaucoup le comptable malade et sa petite dactylo. Mais après que le corps du baron fut emporté silencieusement par la porte de service de l'hôtel, une poignée de banknotes put mettre tous les deux au niveau des voyageurs de haute volée.

La ballerine, reprise par la furie de l'art, renouvela son contrat. Le chien du baron fut confié au vestiaire. Et le Palace recommença à bondonner.

Comme si rien ne s'était passé la vie continuait à couler.

BURHAN ASAFA  
(Du *Hakimiyeti Milliyet*)

### Les enregistrements à l'état civil

Izmir, 18. A.A.—On a enregistré jusqu'ici dans les villages dépendant du vilayet 7856 mariages ou naissances non déclarées.

### Le Prof. Malche

Les milieux compétents d'Ankara annoncent notre confrère le *Vakit* démentent la nouvelle du retour prochain du prof. Malche, ci-devant conseiller du ministère de l'instruction publique.

### Le corps de M. Poincaré au Panthéon

Paris, 18. L'dépouille mortelle de M. Poincaré a été transportée hier à midi au Panthéon, où elle a été placée sur un huit-catafalque. La population affluera pour lui rendre un hommage. Comme on le sait, l'inhumation aura lieu samedi en Lorraine. Le même jour des funérailles nationales se dérouleront à Paris.

TARIF D'ABONNEMENT	
Turquie:	Étranger:
Ltqs	Ltqs
1 an 13.50	1 an 22.—
6 mois 7.—	6 mois 12.—
3 mois 4.—	3 mois 6.50

Les manuscrits non insérés ne sont pas restitués.

### Horaire de la Société des Tramways d'Istanbul

#### A partir du 21 Juillet 1934 jusqu'à nouvel avis

Réseau CHICHLI	Départs de :	Fréquence Prem. dép. Dern. dép.
10 Chichli-Tunnel.	Chichli au Tunnel Tunnel à Chichli	3, 6, 9, 5h. 31 23h. 42
12 Harbiye-Patih	Harbiye à Patih Patih à Harbiye	5, 7, 9, 5h. 31 24h. 03
15 Taxim-Sirkedji	Taxim à Sirkedji Sirkedji à Taxim	5 7h. 32 1h. —
16 Ma claka-Bajazid	Matenka à Bayazid Bayazid à Matenka	5, 9, 17, 5h. 49 24h. 20
-- Matelka-Emin-Eunu	Matelka à Emin-Eunu Emin-Eunu à Matelka	7, 14, 5h. 57 20h. 19
17 Chichli-Sirkedji	Chichli à Sirkedji Sirkedji à Chichli	8, 12, 6h. 26 19h. 59
-- Taxim-Akseraï	Taxim à Akseraï Akseraï à Taxim	18, 37, 6h. 58 20h. 31
19 Kourtoulouche-Bayazid	Kourtoulouche à Bayazid Bayazid à Kourtoulouche	6, 9, 17, 6h. 45 23h. 56
-- Kourtoulouche-E. Eunu	Kourtoulouche à E. Eunu E. Eunu à Kourtoulouche	7, 15, 6h. 39 20h. 25
22 Bébek-Emin-Eunu	B. Tache à Bébek Bébek à Emin-Eunu Emin-Eunu à Bébek	5h. 26 5h. 36
23 Ortaköy-Ak-Seraï	Ortaköy à Ak-Seraï Ak-Seraï à Ortaköy	8, 15, 5h. 50 20h. 50
-- Ortaköy-Emin-Eunu	Ortaköy à Emin-Eunu Emin-Eunu à Ortaköy	18, 20, 6h. 35 21h. 32
34 B. Tache-Fatih	B. Tache à Fatih Fatih à B. Tache	7, 14, 6h. 34 20h. 53
A. Kserni à Topkapou	A. Kserni à Topkapou Topkapou à A. Kserni	7h. 16 6h. 24
Topkapou à Sirkedji	Topkapou à Sirkedji Sirkedji à Topkapou	5h. 40 5h. 40
Beyazid à Topkapou	Beyazid à Topkapou Topkapou à Beyazid	6h. 12 6h. 12
Topkapou à A. Kserni	Topkapou à A. Kserni A. Kserni à Topkapou	24h. 04 24h. 30
32 Topkapou-Sirkedji	Topkapou-Sirkedji Sirkedji à Topkapou	5, 8 1h. 15 1h. 30
33 Yedikule-Sirkedji	Yedikule à Sirkedji Sirkedji à Yedikule	6, 10, 16, 5h. 48 23h. 23
38 Edirne-Kapou-Sirkedji	Edirne-Kapou à Sirkedji Sirkedji à Edirne-Kapou	5, 10, 15, 6h. 17 23h. 59

— 24h. 04 24h. 30 1h. 45

— 24h. 30 1h. 30

— 24h. 30 1h. 45

— 24h. 30 1h. 4